

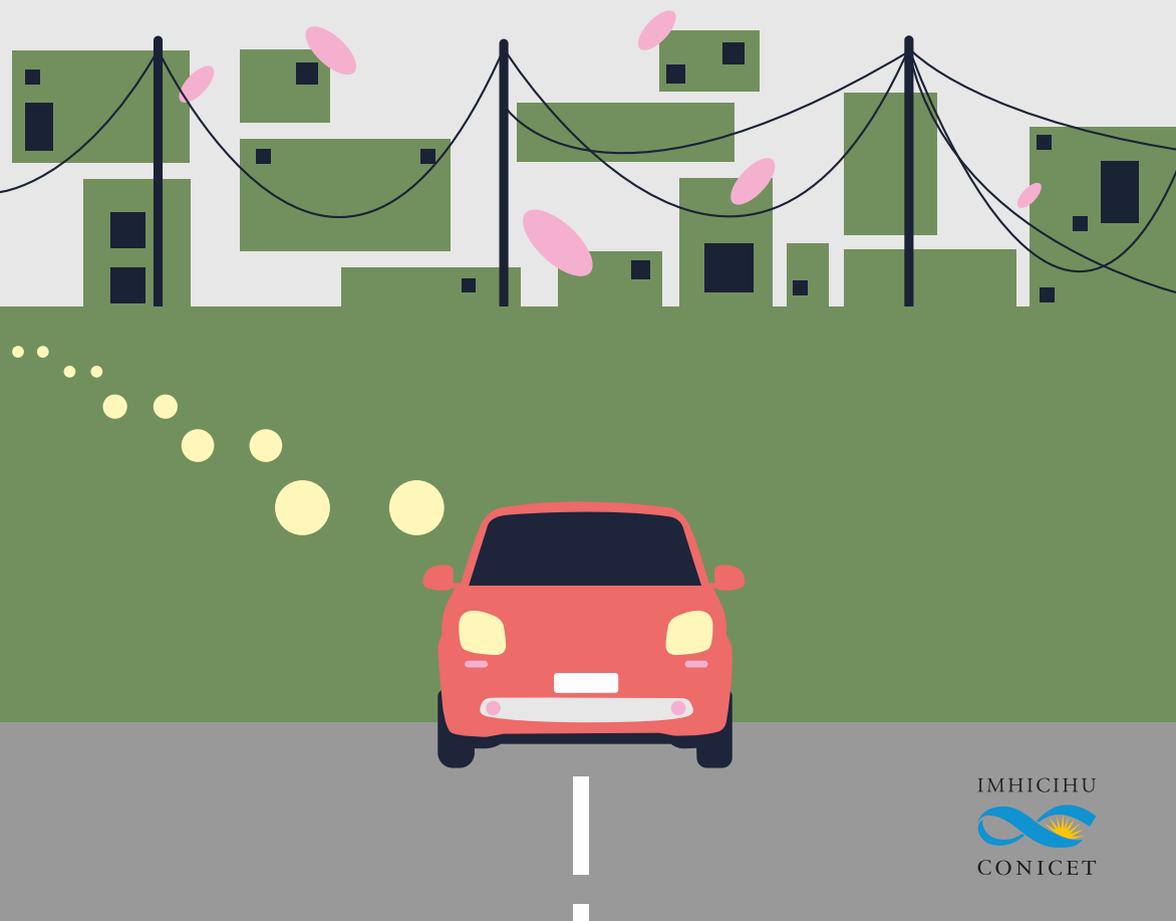
# Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial

Aportes para el análisis de las regiones  
metropolitanas en Latinoamérica

Sonia Vidal-Koppmann

Ana María Liberali  
(compiladoras)

María Eugenia Goicoechea  
(revisora)



MOVILIDAD URBANA  
Y VULNERABILIDAD SOCIO-TERRITORIAL

Aportes para el análisis de las regiones  
metropolitanas en Latinoamérica



Sonia Vidal-Koppmann y Ana María Liberali  
(Compiladoras)

MOVILIDAD URBANA  
Y VULNERABILIDAD SOCIO-TERRITORIAL

Aportes para el análisis de las regiones  
metropolitanas en Latinoamérica

IMHICIHU  
  
CONICET



Centro de Estudios del Transporte Área Metropolitana  
CETAM/FADU/UBA  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad de Buenos Aires

Vidal Koppmann, Sonia

Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial : aportes para el análisis de las regiones metropolitanas en Latinoamérica / Sonia Vidal Koppmann ; Ana María Liberali ; María Eugenia Goicoechea. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4934-33-8

1. Política de Ordenamiento Urbano. 2. Ordenamiento Urbano. 3. Hábitat Urbano. I. Liberali, Ana María. II. Goicoechea, María Eugenia. III. Título.

CDD 307.2

Revisión técnica: Dra. María Eugenia Goicoechea

Diseño y diagramación: Juan Pablo Lavagnino

Diseño de tapa: DG Clara Koppmann

Las opiniones expresadas en los trabajos publicados en esta obra son de la exclusiva responsabilidad de los autores.

Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU-CONICET)  
Saavedra 15, 5to. piso  
C1083ACA Buenos Aires, Argentina  
Tel.: 4953-2042/8548 • imhicihu@conicet.gov.ar

Hecho el depósito que prevé la ley 11.723

© 2023 Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas  
imhicihu@conicet.gov.ar

ISBN Digital 978-987-4934-33-8

ISBN Papel 978-987-4934-32-1

## **COMITÉ CIENTÍFICO**

**DR. LUIS FELIPE CABRALES BARAJAS**

INVESTIGADOR DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

**DRA. CRISTINA TERESA CARBALLO**

INVESTIGADORA DEL CENTRO DE DESARROLLO TERRITORIAL  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES

**DR. ARTURO ORELLANA OSSANDON**

PROFESOR ASOCIADO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES  
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

**DRA. LIDIA SORIA**

INVESTIGADORA DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES, GEPSE-PROEG-INIGEO  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LUJÁN

**MG. JORGE BLANCO**

PROFESOR ASOCIADO DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS  
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES



## ÍNDICE

Prólogo .....9

### PARTE I: TRANSFORMACIONES SOCIO-TERRITORIALES Y DESPLAZAMIENTOS

Territorios fragmentados y movilidad urbana selectiva: las desigualdades presentes en la expansión metropolitana de Buenos Aires..... 15  
*Sonia Vidal-Koppmann*

Perspectivas de la movilidad cotidiana y vulnerabilidad socio-territorial ante la operación del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en México.... 31  
*Georgina Isunza Vizuet y María de Lourdes Guerrero Jimenez*

Movilidad residencial en contextos de vulnerabilidad: los cambios de residencia de los sectores populares ..... 69  
*Matilde Malizia*

Renovación urbana en el conurbano bonaerense: aportes para una delimitación conceptual ..... 87  
*Bárbara Teresa Romano*

### PARTE II: PANDEMIA Y MOVILIDAD

Movilidad y accesibilidad a los campus universitarios del Área Metropolitana de Guadalajara. Las lecciones no aprendidas del confinamiento..... 107  
*Josefina Lara Guerrero*

Vulnerabilidades en el conurbano bonaerense en tiempos de COVID-19..... 135  
*Ana María Liberali, Solange Paula Redondo y Macarena Valenzuela*

Las movilidades transfronterizas de hogares de migrantes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina) ante el cierre de fronteras..... 155  
*Mariela Paula Diaz*

Perfiles y patrones de la movilidad cotidiana en la periferia sur de la ciudad de Resistencia, Chaco (Argentina).....	171
<i>Celmira Esther Rey, Erica Leonor Gómez y Miguel Alejandro Parras</i>	

### PARTE III: OTROS ENFOQUES PARA PENSAR LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

La movilidad de las políticas de renovación urbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Actores, arreglos e inversiones en la producción de nuevos espacios del terciario.....	199
<i>María Eugenia Goicoechea, Soledad Arqueros Mejica, Gabriela Reta, Micaela Alcalde y Jonathan Grauberger</i>	
Mercado inmobiliario de vivienda en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2001-2022) .....	229
<i>Adrián C. Iulita</i>	
Análisis de las dinámicas socio-espaciales y de movilidad urbana en el corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde una perspectiva de género.....	249
<i>Jimena Dmuchowsky</i>	
Nuevos enfoques en torno al proyecto RER: su impacto sobre la movilidad de los sectores más vulnerables del Área Metropolitana de Buenos Aires .....	269
<i>Martín Blas Orduna</i>	
Sobre los autores.....	287

## PRÓLOGO

Este nuevo trabajo sobre la temática de movilidad urbana y pobreza tiene la particularidad de reunir los avances de investigación realizados antes de la pandemia de COVID-19; y los resultados de estudios posteriores a la misma. De hecho, forma parte de un proyecto interdisciplinario UBACYT iniciado en 2010 y que continúa hasta el presente, bajo la dirección de las Dras. Ana M. Liberali y Sonia Vidal-Koppmann.

Cuando se diseñó esta cuarta fase de la investigación, se advirtió que la noción de pobreza debía ampliarse con la de vulnerabilidad, y que la misma no solo era aplicable a las comunidades sino también a los territorios.

Por otra parte, si bien los estudios se focalizaron en la Región Metropolitana de Buenos Aires, en esta etapa al igual que en la fase precedente, nos pareció adecuado ampliar los casos de estudio, abarcando otras áreas metropolitanas de Argentina y de América latina; ya que la problemática de la movilidad urbana presenta condiciones de similitud, a pesar de las singularidades de las metrópolis.

Tomando en cuenta estas consideraciones la estructura de la obra se ha dividido en tres partes. En la primera de ellas, "Transformaciones socio-territoriales y desplazamientos", se buscó dar continuidad a los aportes planteados en el libro *Movilidad y pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial*. En este sentido, los artículos que la integran versan sobre las diferentes aristas que presenta la movilidad intra e inter-urbana en relación con las escalas de transformación de las regiones metropolitanas.

Los dos primeros artículos enfocan aspectos de las modalidades de movilidad en dos mega-regiones, Buenos Aires y México, cuyas transformaciones traspasan la escala metropolitana. En la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), su acelerada expansión y su tendencia a la fusión con la conurbación del Gran Rosario, requiere del análisis de las políticas y proyectos de ampliación de infraestructuras y sistemas de transporte, que directa o indirectamente conducen a una fusión interjurisdiccional.

En el estudio sobre la Ciudad de México (CDMX), la construcción de un segundo aeropuerto en la zona periférica metropolitana, plantea una importante transformación que afecta distintas escalas. A nivel nacional y regional se amplían las comunicaciones; pero a nivel local, la presencia de esta infraestructura de envergadura produce importantes transformaciones en las prácticas cotidianas de accesibilidad y comunicación. De tal forma que en ambos casos se vuelve imperioso un análisis multi-escalar, ya que se evidencia una superposición de movilidades cotidianas con otras de carácter inter-urbano o regional. De tal forma que en ambos casos, explícita o tácitamente, se constata cómo las transformaciones en las infraestructuras de desplazamiento influyen en el aumento o disminución de las condiciones de vulnerabilidad socio-territorial.

Por lo tanto, también resultó imprescindible profundizar los estudios sobre movilidad y vulnerabilidad en sectores residenciales marginados. Para cubrir esta dimensión se incluyó el análisis aplicado a un área metropolitana del NOA (San Miguel de Tucumán), ampliando el grado de detalle a escala de micro-geografía. Y como cierre de la primera parte, se abordaron cuestiones teóricas que relacionan procesos de renovación urbana y movilidad.

La segunda parte denominada “Pandemia y movilidad”, engloba las contribuciones que surgieron como producto de la coyuntura imperante entre 2020 y 2021. Se trató de mostrar en diferentes casos algunos de los puntos más críticos de deficiencias estructurales urbanas remarcadas por las medidas de emergencia sanitaria. La idea consistió en poner el foco sobre aspectos parciales pero relevantes, como por ejemplo las movilidades transfronterizas de habitantes en asentamientos precarios; las disfuncionalidades de la movilidad en el conurbano bonaerense; las prácticas cotidianas y las estrategias de movilidad en la periferia metropolitana de una ciudad capital del nordeste argentino; y la movilidad durante la pandemia en un segmento acotado de la población de la Zona Metropolitana de Guadalajara (México).

Los diferentes casos expuestos permiten avanzar sobre factores comunes a los territorios periféricos y a las grandes ciudades. Las condiciones de vulnerabilidad social aparecen tanto en áreas centrales como en áreas suburbanas. Por eso, como estrategia de investigación resultó interesante contraponer distintas regiones y países.

A modo de corolario la tercera parte, “Otros enfoques para pensar las políticas de movilidad”, retoma el escenario de la Ciudad de Buenos Aires y su Área Metropolitana analizando los procesos de renovación urbana y su vinculación con las políticas de movilidad; y, particularmente, estudia el impacto del Proyecto RER en el AMBA y la perspectiva de género en las políticas públicas propuestas para el corredor sudoeste de dicha región.

El objetivo de este último tramo del libro consistió en trascender la descripción de la problemática central de movilidad urbana — vulnerabilidad socio-territorial para abrir el debate sobre las acciones de planificación urbana y sus fortalezas y debilidades. Por cierto, este libro presenta un final abierto puesto que reflexionar sobre unos pocos ejemplos cumple la finalidad de comenzar el análisis crítico, no solo referido a los sistemas de movilidad sino a su articulación dentro de una estrategia de planificación metropolitana. Esta será una de las metas a cumplir en los dos próximos años antes de la conclusión de la presente investigación.

Por último, dejamos para el final los agradecimientos a las instituciones y a las personas que con su generosa colaboración han posibilitado la edición de esta producción editorial. En principio agradecemos a la Facultad de Ciencias Económicas, a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y al Centro de Estudios de Transporte Metropolitano de la Universidad de Buenos Aires, que desde 2010 viene financiando mediante la Convocatoria de Proyectos Interdisciplinarios UBACyT, las sucesivas fases de nuestra investigación. Asimismo valga nuestro profundo reconocimiento al Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU-CONICET) y a su Directora Dra. Lidia Amor y su Vice-Director Dr. Rodrigo Laham Cohen, quienes atravesando la época más difícil de la pandemia han sostenido y alentado este prestigioso sello editorial. Como siempre nuestra gratitud por el desinteresado acompañamiento de los miembros del Comité Científico Dres. Luis Felipe Cabrales Barajas, Cristina T. Carballo, Arturo Orellana Ossandon, Lidia Soria y Mg. Jorge Blanco.

Por otra parte, los investigadores y becarios que integramos este equipo deseamos destacar la eficiencia y cuidadoso trabajo de diseño y diagramación de nuestro Editor Juan Pablo Lavagnino; el talento y la colaboración de la DG Clara Koppmann, quien generosamente diseñó la tapa; y la encomiable labor de revisión técnica de todos los textos realizada por la Dra. María Eugenia Goicoechea, que además de ser co-autora, desde el inicio aportó valiosas sugerencias.

En nombre de la Directora del Proyecto Dra. Ana M. Liberali y en el mío propio a todos y todas nuestro más sincero reconocimiento.

Sonia Vidal-Koppmann



## **PARTE I**

---

### **Transformaciones socio-territoriales y desplazamientos**

---



# **TERRITORIOS FRAGMENTADOS Y MOVILIDAD URBANA SELECTIVA: LAS DESIGUALDADES PRESENTES EN LA EXPANSIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES**

Sonia Vidal-Koppmann  
IMHICIHU-CONICET  
sonia.vidalk@gmail.com

## **Introducción**

La dinámica socio-espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) desde las últimas décadas del siglo anterior hasta el presente ha mostrado los avances del urbanismo neoliberal, con una transformación acelerada de los territorios periurbanos producto de la mercantilización del suelo urbano. El nuevo paradigma de una mega-región en constante expansión y con límites difusos, está fuertemente asociado a las inversiones en infraestructuras viales; adquiriendo la movilidad urbana un rol protagónico en la morfología metropolitana.

Estos procesos de expansión de la urbanización sin una planificación integrada de usos del suelo y sistemas de conectividad, constituyen una de las debilidades estructurales más relevantes. La estructura de la mega-región presenta territorios fragmentados y segregados, con profundas desigualdades en materia de desarrollo urbano.

Los nuevos escenarios periurbanos se caracterizan por la localización indiscriminada de urbanizaciones privadas (más de 500 en esta región), asentamientos precarios (más de 4.000), y conjuntos de viviendas de interés social, alejados de servicios e infraestructuras. En estas territorialidades fracturadas la movilidad no representa un elemento de cohesión; por el contrario, los condominios privados están asociados al modelo de uso intensivo del automóvil

y a las autopistas metropolitanas que los comunican con la Ciudad de Buenos Aires; mientras que los barrios populares dependen de sistemas de transporte público deficitarios, que no garantizan mínimas condiciones de accesibilidad y seguridad.

En consecuencia, la sustentabilidad de esta mega-región se encuentra lejos de alcanzar las metas propuestas en los Objetivos de Desarrollo Sustentable de la Agenda 2030 (CEPAL, 2017): la falta de equidad en la movilidad urbana no puede asegurar el derecho pleno a la ciudad de todos sus habitantes. Esta cuestión elemental es uno de los desafíos que la planificación territorial debería incorporar en su agenda. En este trabajo intentaremos desarrollar algunos lineamientos estratégicos para abordar los principales aspectos referidos al ordenamiento territorial metropolitano.

## **Periferias urbanas difusas: el nuevo paradigma de las metrópolis latinoamericanas**

La dinámica de expansión y crecimiento acelerado de regiones metropolitanas en América Latina ha puesto en evidencia la transición hacia un nuevo paradigma, donde la fragmentación socio-territorial de las periferias y el desarrollo urbano desigual de las ciudades englobadas en estas grandes áreas urbanizadas, conforman un patrón común a pesar de las singularidades de cada país.

En el caso de Buenos Aires, la expansión dispersa de su región metropolitana (RMBA) presenta la impronta común de los procesos del capitalismo global: mercantilización de lo urbano y financierización. La fragmentación de los territorios periurbanos y la emergencia de nuevas centralidades vinculadas a una trama reticular, mediada por la movilidad, expone la desarticulación e ineficacia del ordenamiento territorial. Especialmente, denota la separación entre la planificación de usos del suelo y de los sistemas de movilidad interurbana.

En efecto, la mega-región de Buenos Aires conformada por la ciudad autónoma del mismo nombre y 41 municipios (también denominados partidos) dispuestos en coronas alrededor de ella, posee una superficie de 19.680 km<sup>2</sup> y concentra alrededor del 37% de la población total del país (INDEC, 2010).

Entre sus características más sobresalientes puede mencionarse una dinámica sostenida de crecimiento que va anexando ciudades y territorios vecinos, traspasando límites político-administrativos interprovinciales<sup>1</sup>. Siendo la región más austral y poblada del continente americano (después de México y

---

<sup>1</sup> En la República Argentina las provincias poseen un status equivalente a los estados en otros países latinoamericanos (ej.: Brasil, México).

San Pablo, con casi 17 millones de habitantes), presenta en las últimas cuatro décadas la dinámica invasiva de una lógica capitalista de intervención en los territorios y las deficiencias de un marco de ordenamiento urbano-territorial, que va proponiendo alternativas de planificación y gestión, con posterioridad a las transformaciones.

Como consecuencia de estos procesos, en paralelo pero con diferentes velocidades, puede visualizarse en la RMBA un espacio altamente polarizado, donde conviven cuñas de riqueza en vecindad con bolsones de pobreza; y en las que las localidades urbanas producidas a lo largo de décadas por una espontánea suburbanización tentacular (Torres, 1993) se confrontan con nuevas urbanizaciones de carácter privado emergentes de un proceso de suburbanización insular (Ciccolella, 2011), producto de la especulación inmobiliaria.

Obviamente ambos procesos co-existen en forma desintegrada, tanto en la escala urbana como en la escala metropolitana, y remarcan la falta de un ordenamiento territorial que contemple de manera conjunta la planificación de usos del suelo con la planificación de infraestructuras -en particular, de movilidad y comunicaciones- y de equipamientos básicos.

El territorio de una periferia metropolitana “quebrada” (Muñoz, 2008) y estructurada en función de archipiélagos urbanos, muestra características de hibridez en una interfase urbano-rural poco definida y menos aún incorporada en una planificación estratégica. Esta situación refleja la ausencia de una normativa que permita controlar y gestionar los procesos de expansión urbano-metropolitanos. De tal forma que aparecen nuevos desafíos para el ordenamiento territorial, tales como la emergencia de áreas de centralidad (básicamente concentradoras de usos comerciales, de servicios y de espacios de amenidades) por fuera de las localidades pre-existentes y en respuesta a una nueva organización del uso del suelo residencial en urbanizaciones cerradas y ciudades privadas.

La relación entre estos emprendimientos privados de gran envergadura, la “financierización” de lo urbano (De Mattos, 2015) y la fragmentación socio-territorial constituyen una tríada indisoluble que no es exclusiva de la Región Metropolitana de Buenos Aires, sino que con similares características es reconocible en las áreas metropolitanas de San Pablo, Santiago de Chile, México y Bogotá, entre otras. Por ende, el desafío para gestionar estas mega-regiones urbanas debería enfocarse en la búsqueda de mecanismos de articulación inter-escalar, de concertación entre agentes públicos y privados, y de dispositivos de integración multi-sectoriales.

## La movilidad urbana selectiva en la estructura de las mega-regiones

Como lo señaláramos precedentemente, las cuatro coronas que componen la RMBA presentan un paisaje fragmentado donde se yuxtaponen formas de tejido urbano diferentes (espontáneo, planificado, informal), en una mixtura de enclaves de riqueza con bolsones de pobreza (Vidal-Koppmann, 2017). Dentro de estas formas de urbanización donde además se intercalan espacios semi-rurales, ciudades privadas, segmentos de ciudad y asentamientos populares, el acceso a la movilidad remarca todavía más lo que autores como Harvey (2007) denominan desarrollo urbano desigual.

En este sentido, se observa que los ramales de ferrocarriles metropolitanos que convergen hacia las terminales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires prestan un servicio que cubre las localidades suburbanas y se complementa con el transporte público automotor. Ambas modalidades concentran la mayor cantidad de viajes diarios (Gutiérrez, 2011), a pesar de sus condiciones de ineficiencia y falta de confort. Diferenciándose de estas modalidades están las empresas privadas de charters, puerta-a-puerta, remises y por supuesto, los automóviles particulares que se desplazan por las autopistas metropolitanas. Este tipo de medios es usado en su mayoría por sectores de población que habitan en las urbanizaciones privadas; o bien, por usuarios que pueden afrontar costos más altos de traslado.

Así es posible advertir diferentes circuitos de movilidad asociados a morfologías territoriales distintas y a segmentos socio-económicos identificados con las mismas. El denominado "efecto country" (Vidal-Koppmann, 2014 y 2012) ha conducido a una diversificación de productos inmobiliarios en la periferia metropolitana, que van asociados a una variación de las prácticas cotidianas de los nuevos habitantes suburbanos (Duhau y Giglia, 2008).

Por otra parte, la demanda inducida en una clase media-alta de población ha favorecido el asentamiento de centros comerciales, áreas de esparcimiento, polos gastronómicos y servicios administrativos asociados, fuera de los tradicionales centros urbanos de los municipios metropolitanos. De tal forma que la concentración de inversiones ha generado polígonos de actividades terciarias en vinculación directa con las vías de circulación rápida, recortados del resto del territorio y de los usos del suelo co-lindantes. De esta manera pueden observarse *shopping centers* vecinos a asentamientos precarios o conjuntos residenciales cerrados próximos a basurales a cielo abierto.

Las transformaciones socio-territoriales de la Región acaecidas en décadas anteriores al inicio del siglo XXI, presentan como corolario una periferia expan-

didada, donde los límites entre lo urbano y lo rural son difusos y la alternancia entre zonas florecientes y degradadas domina el territorio.

En este espacio, las inversiones durante los años '90 marcaron un punto de inflexión del desarrollo metropolitano; y así, como en ese decenio la segunda y tercera corona se poblaron de urbanizaciones privadas. Desde sus postrimerías hasta el presente, la concentración del capital en emprendimientos de comercio y servicios de gran envergadura, ha venido acompañando el nuevo estilo de vida derivado del urbanismo de mercado.

Cabe acotar que la localización de actividades urbanas en áreas semi-rurales ha requerido de ordenanzas de excepción a las zonificaciones municipales vigentes, alterando el ordenamiento territorial. Sin lugar a dudas, de no haber sido por estas modificaciones en las normativas de planeamiento urbano, no habría sido factible el surgimiento de nuevas áreas de centralidad en zonas de borde de carácter semi-rural. Por otra parte, su funcionamiento tampoco habría resultado posible sin la construcción y/o ampliación de la red de autopistas metropolitanas.

Al respecto, las investigaciones de J. Blanco (2005), desde hace casi dos décadas, destacan la relación entre nuevas morfologías urbanas y modos de accesibilidad, al señalar que:

(...) el estilo de conformación urbana de estas funciones es "automóvil —intensivo". Todo el conjunto de transformaciones desarrolladas en Pilar supone consumidores poseedores de, al menos, un automóvil por grupo familiar, y las enormes playas de estacionamiento son la postal de presentación de estas construcciones. Para ir de uno a otro de los emprendimientos situados en la misma intersección hay que atravesar puentes y playas de estacionamiento. Y no hay ninguna organización de la circulación peatonal que permita, favorezca o estimule el desplazamiento a pie entre estos emprendimientos y los situados en la anterior "bajada" del Acceso Norte. Las distancias se miden por bajadas de la autopista denotando formalmente el carácter lineal no continuo, con instalaciones puntuales que adquieren esta configuración del centro comercial y de servicios. Una diferencia más que notoria con respecto a las centralidades tradicionales de la RMBA (Blanco, 2005:89).

El autor hace alusión a uno de los municipios ubicado en el Corredor Norte de la RMBA (municipio de Pilar) donde se han podido verificar las mayores transformaciones por parte del denominado "urbanismo de mercado".

Conviene además aclarar en relación con el tema de las centralidades, que se ha observado la presencia de dos patrones urbanísticos, en muchos de los municipios bonaerenses. El primero de ellos está vinculado a una morfología urbana de "ciudad tradicional" (Vecslir, 2012), cuyo diseño se remonta al trazado colonial,

y es característico especialmente en los municipios de la región pampeana y en algunas provincias del interior del país<sup>2</sup>.

Según este esquema de ordenamiento, las actividades comerciales y de servicios se disponen a lo largo de una arteria principal, o bien rodeando la plaza central de la ciudad y los espacios adyacentes.

El segundo patrón posee una estrecha relación con el fenómeno de dispersión urbana y la construcción de urbanizaciones cerradas, localizadas en zonas semi-rurales. Este nuevo esquema engloba centros comerciales, *malls*, hipermercados y vastas superficies de estacionamiento de vehículos particulares. El modelo estadounidense del *mall* asociado a tiendas por departamentos, hipermercados y centros de amenidades requiere importantes extensiones de suelo para su emplazamiento, y por ello, debe asegurarse varias condiciones:

- a) el costo de la tierra
- b) la demanda potencial
- c) las formas de vinculación física con los usuarios

Indudablemente estas tres condiciones se cumplen en determinadas zonas de la periferia metropolitana; vale decir, en las cuñas de urbanización estructuradas a lo largo de los corredores viales (autopistas y vías de circulación rápida). En este sentido, los corredores Norte (Acceso Norte — AU Panamericana — ramales Tigre, Pilar y Escobar); Oeste (Acceso Oeste-Ruta 7); Sudoeste (AU Ricchieri — AU Ezeiza-Cañuelas) y Sur (AU Buenos Aires-La Plata), constituyen un acabado ejemplo del proceso de suburbanización insular asociado con el uso intensivo del automóvil (Blanco y San Cristóbal, 2011) y la aparición de nuevas áreas de centralidad.

Resulta interesante destacar que, así como la red de ferrocarriles suburbanos tuvo una incidencia fundamental en la formación y consolidación de los subcentros de la periferia metropolitana (Scobbie, 1977; Chiozza, 2000), las autopistas radiales han servido para la consolidación de nuevas áreas de centralidad, con características diferenciales en relación con las localizadas en las ciudades cabeceras de los municipios.

El trazado ferroviario y los loteos populares fueron extendiendo la suburbanización en forma poco planificada, favorecidos por un transporte público subsidiado (Torres, 1993); en tanto que la ampliación de la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires y la construcción de autopistas dieron pie a un pujante negocio inmobiliario, llevado a cabo por los desarrolladores. Dentro de esta producción

---

<sup>2</sup> La descripción de este modelo de ciudad propio de la conquista hispánica, ha sido definido con profundidad por P. Randle en su obra *Ciudades Pampeanas*, Ed. Oikos, 1977.

especulativa de suelo urbano, los corredores de transporte metropolitanos han jugado un rol preponderante configurando un nuevo paradigma urbano.

Volviendo sobre los circuitos de movilidad selectiva, hay que agregar que los mismos generan una fragmentación de tipo social, al imponer gradientes de accesibilidad. En este sentido, la revisión de las investigaciones de Blanco (2010) acerca del uso intensivo de vehículos particulares para moverse en el circuito de las nuevas centralidades, ponen de relieve la inexistencia de un sistema eficaz de transporte público para llegar hasta los nodos de actividades comerciales. También se desprende de la cita mencionada con anterioridad, la imposibilidad de transitar de un sitio a otro libremente, puesto que sus localizaciones puntuales rodeadas de autopistas, vías de alta velocidad sin cruces peatonales y todo tipo de barreras, condicionan al usuario en sus movimientos. Esta situación puede confrontarse con lo que sucede en las áreas centrales abiertas localizadas al interior de las ciudades, donde la combinación de espacios construidos y libres, de locales comerciales de todo tipo y de diversos servicios permiten que el peatón deambule alternativamente.

## **La Región Metropolitana de Buenos Aires como caso-tipo**

En nuestras actuales investigaciones sobre la mega-región urbana de Buenos Aires encontramos el sustento teórico para explicar las transformaciones socio-territoriales; por un lado, en el planteo del desarrollo urbano desigual y los procesos de acumulación y reproducción del capital (Harvey, 2008); y por otro, en las evidencias en el territorio de la “tercera revolución urbana” que describe F. Ascher (2004), orientada por la movilidad y las comunicaciones.

Este enfoque nos permite posicionarnos frente a las mutaciones metropolitanas encontrando una explicación a los cambios espaciales, en lo referido a usos del suelo y planificación de infraestructuras. En efecto, las nuevas territorialidades se van extendiendo a lo largo de las vías de comunicación, bajo el formato de un conglomerado de urbanizaciones cerradas que condicionan a futuro el desarrollo del tejido urbano abierto, reforzadas por una estructura de circuitos de movilidad selectiva.

Consideramos asimismo que este fenómeno se debe en parte a las estrategias del urbanismo privado para lograr ventajas basadas en la complementariedad de infraestructuras y equipamientos (economías de aglomeración); pero también por el diseño del *marketing* urbano, que proclama “la proximidad a un entorno de calidad”. De tal manera que la vecindad entre urbanizaciones afinitarias aumenta su valor agregado.

Como lo acabamos de señalar, la movilidad mediada por la red de autopistas y el uso intensivo de vehículos particulares es clave para seguir sumando conjuntos residenciales privados. Por este motivo, vamos a mostrar como ejemplos los corredores metropolitanos, que han sido favorecidos con los programas de obras públicas adicionando kilómetros de vialidades.

En el presente trabajo, la idea rectora es poner en foco la nueva topología que está generando la aglutinación de proyectos de urbanizaciones privadas en un sistema diferenciado en el territorio, relacionado con autopistas y con nodos de actividades terciarias (nuevas centralidades), y sus efectos sobre la planificación territorial.

Para describir y explicar este nuevo paradigma nos hemos basado en las nociones de conglomerados de urbanizaciones privadas y corredores viales de alta velocidad. Ambos conceptos se materializan en los ejemplos seleccionados que trataremos a continuación. Por ello nos centraremos en el análisis de los desequilibrios producidos en materia de desarrollo urbano y de ordenamiento territorial, utilizando la comparación de dos corredores metropolitanos, que en los últimos decenios denotan una fuerte dinámica de crecimiento: el Corredor Norte (Acceso Norte-AU Panamericana) y el Corredor Sudoeste (AU Ricchieri-AU Ezeiza-Cañuelas). En ambos casos se observan procesos de mercantilización urbana e importantes transformaciones, no sólo territoriales sino también en lo relativo a la segregación socio-residencial. A este paisaje de “multi-territorialidades” (Haesbaert, 2010) hay que agregarle, para poder elaborar una interpretación válida, la aparición de nuevas prácticas urbanas y la consolidación de un paradigma metropolitano basado en la segmentación y la dispersión.

El Corredor Norte es el que históricamente ha concentrado la mayor cantidad de desarrollos urbanísticos (más del 70% de las urbanizaciones privadas de la RMBA), favorecidos por la traza del Acceso Norte y las posteriores ampliaciones en los ramales de Pilar y Escobar. Esta franja de emprendimientos inmobiliarios de envergadura, incorpora a la RMBA municipios de la tercera y cuarta corona, extendiendo sus límites y favoreciendo el proceso de dispersión urbana, con la integración de cinco ciudades privadas con diferente grado de consolidación (Nordelta, Villanueva, Puertos del Lago, Pilar del Este y Estancias del Pilar). El mencionado eje está integrado por un conjunto de siete municipios, con una extensión total de 2.060 km<sup>2</sup> y una población de 1.937.200 habitantes (INDEC, 2010)<sup>3</sup>. La disposición de los centros comerciales y de amenidades se observa alrededor del kilómetro 50 de la AU Panamericana. Asimismo en forma incipiente se está reproduciendo una centralidad similar alrededor del kilómetro 42 de la misma vía.

---

<sup>3</sup> Al presente, se carece de la información sobre la población radicada en urbanizaciones privadas, censada en 2022.

El Corredor Sudoeste se extiende a lo largo de un eje vial de alta velocidad, conformado por la Autopista Ricchieri, la Autopista Ezeiza-Cañuelas y la prolongación de esta última a través de las rutas provinciales 52 y 58. En este eje se alinean un conjunto de municipios metropolitanos, que con mayor o menor grado de consolidación, muestran una dinámica propia en materia de desarrollo urbano. Los partidos de la provincia de Buenos Aires que integran este eje son los siguientes: Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón, San Vicente, Cañuelas y La Matanza. Este conjunto concentra 2.433.008 millones de habitantes (INDEC, 2010) y ocupa una extensión de 2.929,58 km<sup>2</sup>. De todos estos municipios, el único que no posee grandes emprendimientos de urbanizaciones privadas (sólo algunos barrios cerrados o condominios) es La Matanza; aunque conviene destacar que dicho distrito es el más poblado de la región (1.775.816 habitantes) y el que presenta los porcentajes más elevados de población en situación de marginalidad,

En este segundo caso, los megaproyectos se disponen a lo largo de la ampliación de las rutas provinciales 52 y 58 que se conectan con la AU Ezeiza-Cañuelas. Esta disposición lineal de edificios de grandes superficies que alojan marcas globalizadas, cadenas de hoteles internacionales, hipermercados, complejos de amenidades también globalizados, etc., presenta una topología distinta de nueva centralidad, aunque funcionalmente sea bastante similar a la anterior, ya que para ir de uno a otro de estos centros hay que contar con un medio de transporte particular.

Los ejemplos descriptos poseen como denominador común una importante concentración de inversiones, en particular de capitales extranjeros, y su vinculación con las zonas de radicación de emprendimiento residenciales privados. A pesar de que ambos corredores obedecen a dos momentos en la evolución metropolitana contemporánea, previo y posterior a la crisis político-económica de 2001, las características funcionales de los mismos se repiten.

En efecto el Corredor Sudoeste, cuyos comienzos pueden rastrearse a partir de la finalización de las obras e inauguración de la AU Ezeiza-Cañuelas (segundo tramo inaugurado en agosto de 2001), intenta replicar el esquema del Corredor Norte que fue el primero en consolidarse en la región.

Los dos constituyen un visible ejemplo del cambio en el paradigma de la expansión metropolitana, conformado por un proceso de construcción de suburbios privados, netamente diferenciados de la trama urbana por sus características socio-territoriales. La ciudad metropolitana dispersa, concebida y planificada por los mecanismos de mercado, es el resultado de una mutación territorial en donde no sólo se esparcen fragmentos urbanos dentro de ámbitos rurales; sino que también aparecen estas nuevas áreas de concentración de co-

mercios y servicios organizadas en función de la movilidad, y diferenciadas de los usos de suelo pre-existentes.

La incidencia de estas transformaciones en el ordenamiento territorial es evidente. En la generación de estos nuevos escenarios, el rol del Estado en los 90 se inclinó a favorecer las tendencias del mercado, en lugar de controlar los procesos liderados por los agentes privados. Con posterioridad, y ya en los inicios del presente siglo las políticas públicas comenzaron a perfilar nuevos escenarios, mediante planes de construcción de viviendas sociales e infraestructura. Por lo que al presente, la expansión metropolitana muestra una impronta de desarrollo urbano desigual:

a. La urbanización privada donde sobresalen los emprendimientos de gran envergadura que concentran importantes inversiones en las cuñas urbanas desarrolladas a lo largo de los corredores viales.

b. El tejido urbano en mancha de aceite en el que se insertan los centros y subcentros "tradicionales", poco abastecidos por infraestructuras de servicio y los sistemas de transporte público.

c. El crecimiento de asentamientos informales, desabastecidos por completo de servicios básicos y equipamientos y con muy baja conectividad con el resto de la ciudad formal.

Estas tres lógicas co-existen en los territorios de la periferia metropolitana aumentando la fragmentación, con formas de accesibilidad diferenciada a las áreas de centralidad que dependen estrechamente de las condiciones de movilidad urbana y que en las prácticas cotidianas de los habitantes muestran circuitos diferenciados. Asimismo, lo que también hemos verificado en anteriores investigaciones, es la proximidad en el espacio de estos distintos modelos de desarrollo, evidenciando la condición de multi-territorialidad de la periferia metropolitana. Por ende, puede deducirse que la yuxtaposición de estas morfologías urbanas no garantiza un crecimiento sustentable en el mediano y largo plazo.

## **A modo de cierre: el desafío para la planificación metropolitana**

En los apartados anteriores hemos señalado aspectos relativos a los usos del suelo que, vinculados a la movilidad, han producido transformaciones relevantes en la periferia metropolitana. Las nuevas tipologías de hábitat (urbanizaciones privadas y conglomerados de urbanizaciones); las actividades comerciales y

de servicios nucleadas en áreas de centralidad fuera del tejido urbano consolidado y las infraestructuras viales de alta velocidad, como principales canales de comunicación física, conforman los escenarios de la post-metrópolis (Soja, 2008).

La complementariedad entre estos nuevos formatos adoptados por los usos residenciales y los circuitos de consumo y servicios es bastante obvia. En efecto, los emprendimientos de gran envergadura denominados por algunos autores "artefactos de la globalización" (De Mattos, 2010) se encuadran dentro de una nueva lógica de desarrollos inmobiliarios que obedece a la consigna de producir ciudad como si fuera una mercancía (Alessandri Carlos, 2015).

Desde la perspectiva de la iniciativa privada, parecería entenderse como la concepción voluntarista de un grupo de actores en respuesta a un proyecto ambicioso de avanzar con un nuevo capítulo en materia de "real estate". En el ejemplo de los corredores metropolitanos, la creación de equipamientos de envergadura concentrados en las proximidades de autopistas y vías de alta velocidad, estaría respondiendo a las condiciones de demanda de las urbanizaciones privadas. Así lo explica la cita que sigue a continuación:

La lógica de este formato se fundamenta en la estructura de vinculaciones basada en el automotor privado, la alta segmentación de la oferta (dirigida a población de niveles socio-económico altos y medio-altos), el menor costo del suelo suburbano y la mayor rentabilidad de las actividades localizadas. El cambio pareciera originarse en el tipo de relación espacial con la demanda: los nuevos lugares centrales no se apoyan en una demanda fijada a un territorio, sino que se trata de una demanda ligada a flujos masivos de agentes poseedores de automóvil particular que circulan por las nuevas redes de movilidad (autopistas) (Abba, 2010: 69).

Esta situación marca una ruptura no sólo en el territorio sino en el medio social. Una parte de la comunidad puede desplazarse con movilidad propia hacia cualquier área de centralidad, ya sea dentro del municipio o fuera de él; mientras que otra sólo puede acceder a algunos lugares mediante el transporte público.

Retomando el concepto del espacio urbano como mercancía, es dable inferir, que estamos en presencia de un nuevo urbanismo que marca una tajante diferencia entre áreas "luminosas y opacas" (Santos, 2004); y entre la heterogeneidad propia de la ciudad tradicional y la homogeneidad de usos del suelo y de segmentos de población alojados en los conjuntos residenciales cerrados. Sin duda, estos conglomerados de urbanizaciones demandan espacios que permitan complementarlos recreando la imagen urbana. Las nuevas centralidades estarían apuntando a estos requerimientos de espacio público, pero con una

propuesta diferente: el espacio de encuentro ya no es totalmente abierto, queda estructurado en base a la seguridad privada y a las condiciones de accesibilidad.

Por otra parte, no resulta evidente que los equipamientos (cines, comercios minoristas, locales gastronómicos, etc.) en las nuevas centralidades periféricas, hayan sido proyectados como complementarios de lo que puede encontrarse en la ciudad abierta. Probablemente, su localización ha sido pensada en función de acercar un conjunto de amenidades a los residentes de los barrios cerrados, para animar la vida cotidiana de estas urbanizaciones.

Si el objetivo de las ciudades intermedias fuera que las nuevas centralidades conformen con ellas un sistema articulado, sería necesario proponer una gestión del espacio integrada que contemple desde los sistemas de comunicaciones hasta las cuestiones de cambios de zonificación. Es decir, pensar en forma conjunta la planificación de usos del suelo con el sistema de movilidad urbana. Entre tanto, estas ciudades de escala mediana localizadas en las coronas de la mega-región, con sus suburbios empobrecidos, sus urbanizaciones privadas de lujo y con áreas de centralidad periféricas, constituyen una superposición de tramas diferenciadas y reflejan un desarrollo urbano desigual e inequitativo.

Estos escenarios se encuentran vinculados a la expansión metropolitana que ha ido adoptando una morfología globalizada, producto en buena medida de la especulación, de la emergencia y/o de la falta de planificación. Así, mientras el "viviendismo" sin ciudad (Coulomb, 2006) afecta a los proyectos direccionados desde el Estado; el urbanismo privado, de baja densidad y con pretensiones de auto-exclusión, genera un entramado propio discontinuando el tejido urbano pre-existente.

Los sub-centros urbanos generados alrededor de los "artefactos de la globalización" (*malls*, hipermercados, etc.) separados en forma tangible de la estructura de las ciudades vecinas, compiten con ellas. Las zonas periféricas semi-rurales concentran los nuevos flujos de inversiones mientras van adquiriendo una imagen que podría definirse como post-urbana o post-moderna (Soja, 1998). Paralelamente, la falta de redistribución de las rentas municipales en obras públicas deja de lado los centros urbanos tradicionales, aumentando los problemas de baja cobertura de servicios de infraestructura y de deterioro y obsolescencia del patrimonio edilicio.

La presencia de estas nuevas regiones urbanas sin confines nos conduce al planteo de cómo definir el ordenamiento territorial. En este sentido, hay que remarcar aspectos que constituyen un difícil desafío debido a su complejidad. Los mismos podrían sintetizarse en:

- La zonificación de usos del suelo segmentada por municipios: en algunos casos obedeciendo a un plan estratégico o director en curso; y en otros

respondiendo a acciones aisladas en el territorio que indican la ausencia de un plan integrador.

- La conectividad fragmentada según un criterio selectivo: los sistemas multi-modales de transporte que convergen hacia la Ciudad de Buenos Aires, acentuando su centralidad, se limitan a cubrir los corredores metropolitanos y generan áreas de vacancia en las zonas intersticiales, condiciendo con la noción de movilidad selectiva.

- El cambio de patrón en los valores del suelo urbano: deja de lado la noción de que los mismos decrecen desde los centros urbanos hacia la periferia. La lógica de la planificación de mercado ha generado la distorsión de los valores del suelo urbano, particularmente en los municipios más afectados por el impacto de la urbanización privada.

El desafío del ordenamiento urbano-territorial no consistirá solo en abocarse a la elaboración de normas que mediante sucesivas re-zonificaciones vayan dando cabida a los nuevos emprendimientos; sino que el énfasis debería estar puesto en los modos de articular los diferentes espacios y de lograr la máxima inclusión de la población en los mismos.

Las metas a seguir deberían tender, en primer término, a integrar espacios dispersos en la periferia a través de políticas urbanas y sectoriales de conectividad entre áreas y de real acceso para todos los ciudadanos; y en segundo lugar, a la revitalización de las ciudades intermedias para generar complementariedad y no competencia con los nuevos emprendimientos.

Por último, es preciso señalar que en una mega-región urbana donde cuya expansión va generando nuevas territorialidades, resulta prioritario repensar y proponer dispositivos de planificación multi-escalar y multi-sectorial, y formas nuevas para la concertación y participación de todos los actores involucrados.

## Referencias bibliográficas

- Abba, A. (2010). *Metrópolis Argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.
- Alessandri Carlos, A. et al. (Orgs.) (2015). *A cidade como negócio*. Sao Paulo: Contexto
- Ascher, F. (2004). *Nuevos principios de Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

- Blanco, J. (2005). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil—intensivo. *Anais do X Encontro de Geografos de América Latina*. Sao Paulo: X EGAL, CD-Rom.
- (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, (3), 172-190.
- Blanco, J. y San Cristóbal, D. (2011). Reestructuración de la red de autopistas y metropolización de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (5), 73-88.
- Ciccolella, P. (2011). *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización* (1ª Edición). Quito: OLACCHI — Municipio Metropolitano de Quito.
- Coulomb, R. (2006). *Entre el estado y el mercado*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Chiozza, E. (2000). La expansión del Área Metropolitana de Buenos Aires. En José L. Romero y Luis A. Romero (Compiladores). *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Editorial Altamira.
- De Mattos, C. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América latina*. Quito: Ed. OLACCHI.
- (2015). *Revolución urbana. Estado, mercado y capital en América Latina*. Santiago de Chile: RiL Editores.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- Gutiérrez, A. (2011). Gestión metropolitana del Transporte en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas. *Revista Iberoamericana de Urbanismo RiURB*, (8), 89-103.
- Haesbaert, R. (2010). *Regional Global*. San Pablo: Ed. Bertrand Brazil.
- Harvey, D. (2007). *Urbanismo y desigualdad social*. 7ª. Ed. En español, Madrid: Siglo XXI.
- (2008). *Géographie de la domination*. París: Les Prairies Ordinaires.
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Editorial G. Gili.
- Naciones Unidas, CEPAL (2017). *Agenda 2030. Objetivos para el desarrollo sustentable*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Randle, P. (1977). *La ciudad pampeana*. Buenos Aires: Oikos.
- República Argentina, Ministerio de Economía de la Nación, INDEC (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda*. Buenos Aires: Autor.
- Santos, M. (2004). *A Natureza do Espaço* (1ª Ed. Edusp). San Pablo: EDUSP.
- Scobbie, J. (1977). *Buenos Aires del centro a los barrios*. Buenos Aires: Del Solar-Hachette.

- Soja, E. (1998). *Geografías posmodernas*. San Pablo: Bertrand Brazil.
- (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Torres, H. (1993). *El mapa social de Buenos Aires. 1940 — 1960*. Buenos Aires: Ediciones FADU, Universidad de Buenos Aires.
- Vecslir, L. (2012). Nuevas centralidades del ocio y del consumo, ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (8), 31-44.
- Vidal-Koppmann, S. (2012). Movilidad y urbanizaciones privadas. En Ana Liberali, Sonia Vidal y Martín Orduna (Directores) *Movilidad y pobreza. Una prioridad en la agenda metropolitana* (pp. 11-32). Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU.
- (2014). *Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Dunken.
- (2017). Dinámica socio-espacial de las regiones metropolitanas. Movilidad y nuevas centralidades en la periferia de Buenos Aires. En Ana Liberali, Sonia Vidal y Martín Orduna (Directores) *Movilidad y pobreza. Marginación y conectividad* (pp. 7-24). Buenos Aires: Ediciones CETAM/FADU.



# **PERSPECTIVAS DE LA MOVILIDAD COTIDIANA Y VULNERABILIDAD SOCIO-TERRITORIAL ANTE LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES EN MÉXICO<sup>1</sup>**

Georgina Isunza Vizuet  
INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL  
gisunza@ipn.mx

María de Lourdes Guerrero Jiménez  
INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL  
marilugj1994@gmail.com

## **Introducción**

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en México (AIFA) es una obra estratégica de gran envergadura que se puso en marcha en la presente administración. Sin duda dejará beneficios regionales, nacionales e internacionales no sólo por el impulso a las actividades económicas como el turismo, los negocios, el sector transporte, la aeronáutica, la industria de la construcción entre otras. Asimismo, se prevén impactos importantes en la economía metropolitana del Valle de México, especialmente en la generación de empleo y el fortalecimiento de algunas cadenas de valor regionales y nacionales.

Sin embargo, también representa algunos impactos urbanos y ambientales relacionados con la vulnerabilidad socio-territorial de las personas que habi-

---

<sup>1</sup>Colaboración derivada del Proyecto: Cambios en la movilidad urbana en el área de influencia del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, financiado por el Instituto Politécnico Nacional, SIP 20230700

tan en municipios periféricos localizados en el área de influencia estimada de la obra, quienes previamente enfrentan el escaso acceso a los activos que proporcionan bienestar y satisfacción de sus diversas necesidades de movilidad cotidiana.

El objetivo de este trabajo es analizar los principales cambios en los patrones de movilidad cotidiana esperados ante la operación del AIFA, especialmente la forma en la que afecta la vulnerabilidad socio territorial de los habitantes de los municipios que residen en un espacio metropolitano fragmentado y subsumido en un proceso de exclusión, debido a que una parte de los habitantes de los municipios de la Zona Norte no cuentan con las condiciones de empleo y solidez en su economía local, de tal manera que se ven obligados a desplazarse largas distancias en condiciones de escasa accesibilidad y precarias condiciones del transporte local.

Los activos a los que nos referiremos son: el grado de dotación de infraestructuras para la movilidad, el acceso a sistemas de transporte multimodal, eficiente y seguro, con cobertura territorial que permita atender la necesidad social de moverse, la inclusión de diversos tipos de necesidades de movilidad (adultos mayores, personas con capacidades diferentes, mujeres), en el sentido de permitir el "control o influencia" sobre los recursos de la movilidad y la capacidad de los hogares para mejorar su bienestar de manera sostenida de acuerdo con los planteamientos de Kaztman (2000).

También se indagarán las barreras que, desde la percepción de los actores, impiden a algunos hogares la incorporación de los activos de la movilidad que les permitan aprovechar la estructura de oportunidades existente, tanto en el mercado, como a las que competen al estado, de tal manera que les sea posible mejorar el diseño de las políticas de transporte o la planeación urbana.

Se considera también la perspectiva territorial de la movilidad urbana, toda vez que se refiere a un sistema de oportunidades o activos físicos, financieros, humanos o sociales, que tienen lugar en contextos determinados y varían de una configuración socioterritorial a otra. En el caso de una zona metropolitana, estos activos se concentran en ciertas áreas de la ciudad, la más terciarizada, la que ejerce mayor centralidad, respecto a su relación funcional con el resto de la metrópoli y a la concentración del empleo. Ahí se concentran los diversos modos de transporte, se dispone de mayor cobertura y organización del sistema de transporte público, se brindan oportunidades para reducir tiempos, distancia y costos del transporte y se promueven infraestructuras para la movilidad alternativa. En contraste, los espacios fragmentados y dispersos de la metrópoli no tienen garantizado el acceso a los activos mencionados, por lo tanto, son más vulnerables social y territorialmente.

Esta es la razón por la cual este trabajo se explora la problemática de la movilidad urbana en una escala metropolitana<sup>2</sup>, sujeta a dos lógicas: entre la lejanía y la proximidad. En agosto de 2020 se publicó el Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México (PTO-ZNVM) (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2020), en el que se muestran los instrumentos de planeación para los ocho municipios que recibirán el mayor impacto: Jaltenco, Nextlalpan, Tecámac, Tonanitla, Tultepec, Tultitlan, Zumpango y Tizayuca (Hidalgo) (figura 1).

Como premisa, esta investigación parte de un diagnóstico de la movilidad periférica que nos permite identificar los patrones predominantes de movilidad metropolitana, previos a la operación del AIFA, con énfasis en los ocho municipios catalogados por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano como área de influencia, donde se prevé el mayor impacto del AIFA. La Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (Instituto Nacional de Estadística, Geografía, 2017) es la fuente de información principal para determinar los patrones de movilidad periférica, toda vez que no se dispone de estadísticas actualizadas a nivel municipal.

Se adopta la perspectiva metodológica cualitativa con base en el levantamiento de entrevistas semiestructuradas para conocer los hábitos de la movilidad cotidiana y la problemática que enfrentan las personas, así como su percepción de la forma en la que les afecta la operación de esta obra pública.

---

<sup>2</sup> La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se compone de las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y un municipio de Hidalgo.

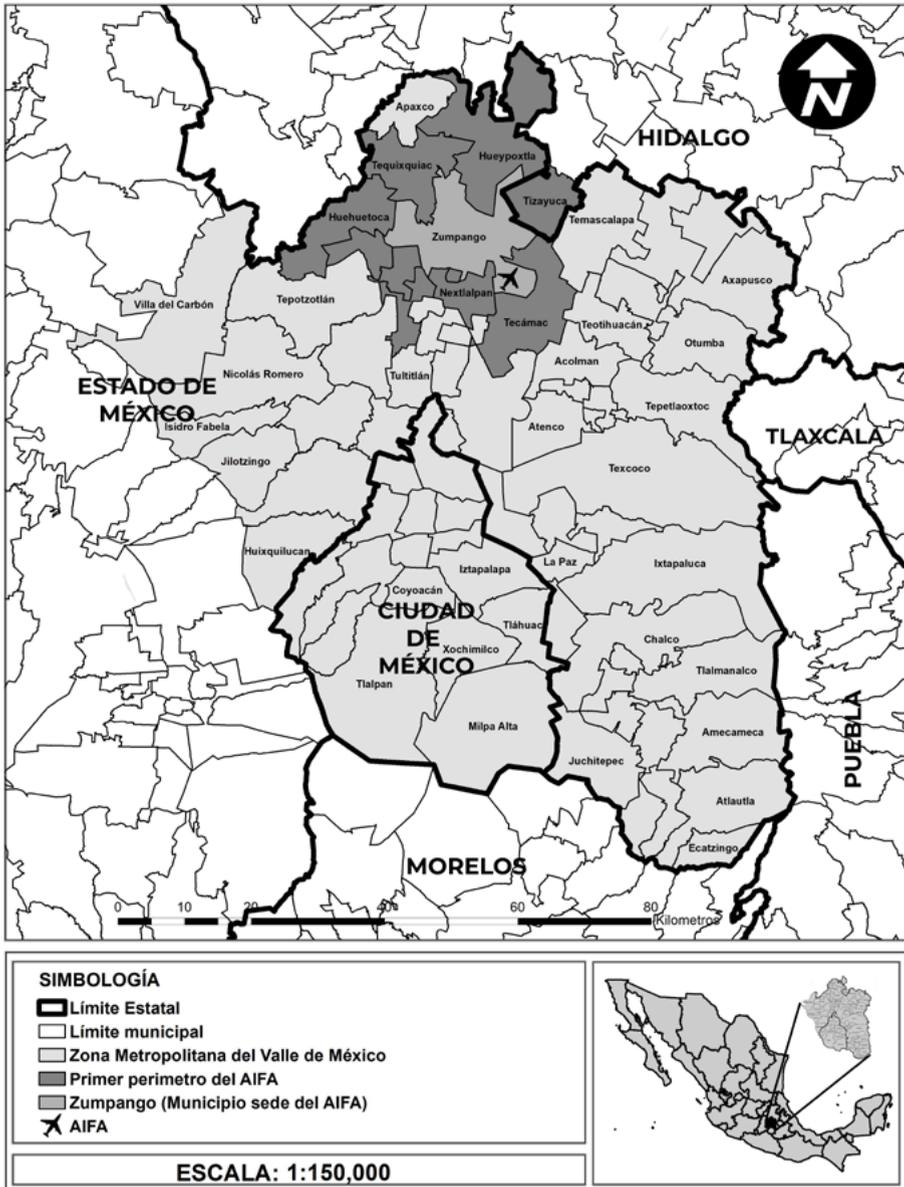


Figura 1. ZMVM y área de aplicación del Programa Territorial Operativo de la Zona Norte.

Fuente: Elaboración propia con base en Marco Geoestadístico Municipal (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020) y Programa Territorial Operativo de la Zona Norte (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2020).

## Consideraciones teóricas

Las lógicas de movilidad en las ciudades metropolitanas oscilan entre la lejanía y la proximidad.

Las dinámicas de proximidad sólo aparecen en aquellos lugares que reúnen tanto la cercanía entre los orígenes como los destinos con formas asequibles de accesibilidad para la población local, en este sentido, la proximidad debe entenderse como una combinación de atributos espaciales y temporales específicos (Marquet y Miralles, 2015: 259).

Algunos autores consideran los viajes breves como aquellos que duran 10 minutos o menos, por lo que los modos de transporte (o de desplazamiento) que están más relacionados con la proximidad son no motorizados, especialmente el caminar, debido a su velocidad promedio que no supera los 4.5 km por hora (Rietveld, 2000, citado por Marquet y Miralles, 2015: 259). La combinación de viajes cortos con velocidades lentas da como resultado un viaje que tiene lugar en la escala de vecindario (Marquet y Miralles, 2015: 259).

Ciertos rasgos distintivos entre países en desarrollo y países desarrollados derivan de la medida en que las áreas urbanas y rurales están separadas, por el papel del transporte, o el uso de las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC), así como por el desarrollo económico (Woltjer, 2014).

Los países con menor grado de desarrollo relativo como el caso de los latinoamericanos, asiáticos o africanos, se caracterizan por procesos de diferenciación socioespacial muy arraigados, en donde las actividades de subsistencia realizadas en entornos rurales se someten a grandes presiones inmobiliarias que, ante el deterioro de la capacidad de los productores agropecuarios terminan siendo expulsados para convertirse en demandantes de empleo en comercio, manufacturas o servicios, además de vivienda y servicios urbanos (Isunza y Méndez, 2011).

Por ejemplo, en las periferias de Santiago y Valparaíso, se construyen conjuntos habitacionales bajo el concepto de 'vivienda social' que en realidad son asentamientos social y funcionalmente fragmentados rodeados de zonas donde se realizan actividades primarias "...asociadas con la agricultura extensiva, muchas de ellas insertas desde algunos años en los circuitos económicos globales, como la vitivinicultura, por ejemplo" (Hidalgo y Zunino, 2011: 80).

En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires se reconocen dos etapas de expansión urbana:

La primera de ellas, la suburbanización protagonizada por las clases de bajos recursos que se localizaron en las proximidades de las estaciones de ferrocarril y/o de las vías de comunicación por donde circulaba el transporte automotor de pasajeros [...] En la segunda etapa reconocible, los actores del

proceso de suburbanización cambiaron. Las clases de ingresos altos y medio-altos lideraron el movimiento de dispersión hacia los partidos de borde de la periferia (Pilar, Luján, Ezeiza, etc.). No se fue ocupando el suelo vecino a la Ciudad de Buenos Aires; sino, por el contrario, la urbanización se centró en las áreas periféricas más alejadas, en la segunda y tercera corona de la región (Vidal-Koppmann, 2014: 7).

Entonces, pensar la movilidad a la luz de las transformaciones contemporáneas en la ciudad latinoamericana, requiere comprender los procesos de diferenciación socio territorial y distintas vulnerabilidades sociales como ingresos insuficientes; precariedad laboral; no acceso al empleo, a la educación, a la atención sanitaria, o a la vivienda (Vidal-Koppmann, 2019).

Ante un escenario de operación de un nuevo aeropuerto, sin duda una obra necesaria, surgen preocupaciones relacionadas con la planificación y gobernanza, el procurar espacios públicos de calidad, infraestructuras seguras, adecuadas e inclusivas y esquemas de financiamiento para generar y administrar espacios públicos diversos (calles completas, parques lineales, etc.). Así también garantizar la movilidad local a la vez que metropolitana, bajo el precepto de atender los diversos motivos de viajes y los patrones de movilidad.

En lo que concierne a la vulnerabilidad social

[...] remite a un estado de los hogares que varía en relación inversa a su capacidad para controlar las fuerzas que moldean su propio destino; la idea se centra en los determinantes de esas situaciones que se presentan como resultado de un desfase asincrónico entre los requerimientos de acceso de las estructuras de oportunidades que brindan el mercado el estado y la sociedad, y los activos de los hogares que permitirían aprovechar tales oportunidades. Tales desfases derivan en un aumento de las situaciones de precariedad y un aumento de las situaciones de desprotección e inseguridad por parte del estado. Es justamente la sinergia negativa que surge del acoplamiento histórico de ambos procesos que pone de relieve los problemas de exclusión y marginalidad, cuya incorporación en un espacio tradicionalmente dominado por los desafíos de la erradicación de la pobreza está produciendo un desplazamiento del eje de la cuestión social para contrarrestar sus efectos sobre el bienestar (Kaztman, 2000: 278).

¿Cómo se puede vincular el enfoque de la vulnerabilidad social con la movilidad urbana?

En primer lugar, se reconocen como activos el grado de dotación de infraestructuras, el acceso a sistemas de transporte multimodal, eficiente y seguro, con cobertura territorial que permita atender la necesidad social de moverse, la

inclusión de diversos tipos de necesidades de movilidad (adultos mayores, personas con capacidades diferentes, mujeres), en el sentido de permitir el “control o influencia” sobre los recursos de la movilidad y la capacidad de los hogares para mejorar su bienestar de manera sostenida.

En segundo lugar, la percepción de los actores juega un papel crucial, puesto que permite la identificación de las barreras que impiden a algunos hogares incorporen los activos de la movilidad y aprovechar la estructura de oportunidades existente, tanto en el mercado, como a las que corresponde proporcionar al estado, y podrían mejorar el diseño de las políticas de transporte o la planeación urbana.

En tercer lugar, los sistemas de oportunidades o activos físicos, financieros, humanos o sociales tienen lugar en contextos determinados y varían de uno a otro. En general, las zonas metropolitanas brindan diversos beneficios de la ciudad y, por lo tanto, los activos de la movilidad, en las zonas que ejercen mayor centralidad urbana y en donde prevalecen las economías de aglomeración. Ahí tiene lugar la mayor atracción de empleo, generalmente el más calificado propio de los servicios especializados (financieros, corporativos, profesionales, científicos y técnicos). Estas áreas están dotadas de sistemas de transporte público y privado, multimodales, relativamente más eficientes que los prevalecientes en la periferia dispersa, en donde la dotación de estos activos que aportan beneficios a las personas, no están garantizados.

De acuerdo con Kaztman (2000), el bienestar de los hogares puede verse afectado por fuerzas exógenas o endógenas a los hogares. En este caso, la puesta en marcha de un aeropuerto internacional implica una exposición de las familias residentes en la periferia urbana a una fuerza exógena respecto a los activos de la movilidad urbana.

En Latinoamérica la vulnerabilidad se relaciona con dimensiones de carencia de poder y privación de derechos humanos (o derecho a la ciudad), con bajos niveles socioeconómicos o bien, con ciertas carencias. En todo caso, la vulnerabilidad social explica la incapacidad de los grupos más débiles de la sociedad para enfrentar el modelo económico neoliberal vigente (Yañez, Muñoz y Dziekonski, 2017).

Por otro lado, se asumen la postura de que la ciudad no crece de manera homogénea ni es un proceso continuo, sino que se van incorporando extensiones periódicas seguidas de etapas de contención en las cuales las zonas incorporadas experimentan procesos de densificación, de tal forma que los límites externos o la periferia no se modifican de manera importante (Connolly y Cruz, 2004; Duhau, 1998). Además, estos procesos parecen alternarse entre la Ciudad de México y los municipios del Estado de México que se van incorporando a la dinámica metropolitana, de tal suerte que “la periferia no es homogénea y está

determinada por un conjunto de procesos y agentes sociales que perciben de manera diferenciada la urbanización, razón por la cual conviene adentrarse en su estructura” (Cruz, 2000: 63).

La periferia de las ciudades mexicanas desde inicios del presente siglo se ha caracterizado por un proceso de urbanización fragmentado y disperso, cuya conformación está relacionada con el boom inmobiliario que experimentan las ciudades. Si bien el impulso a la construcción de enormes unidades habitacionales es una tendencia global, pues afecta a numerosas metrópolis en el mundo, los espacios locales viven las consecuencias más graves. Además de los esquemas financieros basados en la expansión del crédito hipotecario, las empresas inmobiliarias cuentan con varias ventajas en los municipios periféricos: disponibilidad y bajo precio del suelo; escasa regulación que permite a las empresas construir viviendas sin dotar de condiciones mínimas de urbanización; y arreglos políticos entre los agentes locales de distintos niveles de gobierno y las empresas constructoras (Isunza y Méndez, 2011: 112).

Otro rasgo de las regiones metropolitanas también es la estrecha relación funcional “el área periurbana es un área adyacente a la ciudad construida, caracterizada por una fuerte influencia de las actividades urbanas, fácil acceso a los mercados y a las instalaciones urbanas. La relación entre una ciudad y su área periurbana es funcional, caracterizada por un flujo de desplazamientos de la ciudad a la periurbana área y viceversa” (Caruso, 2005, citado por Winarso, 2015: 223).

La planeación urbana para las ciudades latinoamericanas es una preocupación por la crisis de movilidad, que es a su vez una crisis ambiental de gran escala, caracterizada por severas deficiencias en materia de planeación urbana, mala calidad de las infraestructuras, la ineficiencia e inseguridad con la que opera el transporte público y la dificultad para establecer un pacto entre los distintos actores involucrados en el desarrollo urbano y la movilidad.

Se asume que la proximidad es un concepto imprescindible para la planeación urbana porque ha ejercido creciente influencia y se ha colocado como alternativa para mejorar la calidad de vida de las personas, fomentar los lazos sociales y la vida en el barrio, las relaciones de confianza entre vecinos, así como para fortalecer el capital social, la sostenibilidad ambiental y económica, ya que contribuye a reducir los viajes que consumen energía y son ambientalmente insustentables (Banister, 2011; Marquet y Miralles-Guasch, 2015; Stuchi y Regina, 2022; Quentin, Mezoued y Kaufmann, 2021).

Bajo el paradigma de la movilidad sostenible se considera que la planificación tiene un papel fundamental en la reducción de la duración de los viajes, de modo que la proximidad o la cercanía se convierten en un aspecto clave en

la ubicación de nuevas actividades o en la reorganización de las actividades existentes (Banister, 2011).

En todo caso, la planificación urbana de la movilidad debe abandonar el paradigma de la velocidad, del reino del automóvil privado y de las vías rápidas, para fomentar una ciudad sostenible y saludable, fortalecer la accesibilidad y el derecho a la ciudad, el fomento a la innovación para mejorar la calidad de los espacios públicos, las infraestructuras y los sistemas de transporte público (Stuchi y Regina, 2022; Tricarico y Leone, 2022). Bajo la perspectiva de la 'ciudad lenta' se coloca al peatón en el centro, como usuario de primera clase de los espacios públicos, como prioridad y foco de atención de las medidas de movilidad, mientras contribuye al desarrollo de ciudades sostenibles a una escala humana (Quentin, Mezoued y Kaufmann, 2021).

Entonces, la proximidad y la economía local juegan un papel muy importante en la dinámica metropolitana ya que fomenta la sana convivencia y la cohesión social, así como experiencias de viaje más gratas (Quentin, Mezoued y Kaufmann, 2021; Tricarico y Leone, 2022).

Bajo esta mirada que cuestiona los preceptos dominantes en la planificación y del diseño tradicional de políticas de movilidad urbana, especialmente a la luz de los aprendizajes heredados de la experiencia del confinamiento sanitario durante la pandemia COVID19, surge el imperativo de construir un modelo alternativo de movilidad, basado en la proximidad, la caminabilidad, la dotación de infraestructuras peatonales, y en general, que promuevan la movilidad activa, como forma insustituible de generar prácticas más sustentables y saludables de movilidad, capaces de contrarrestar el modelo imperante basado en los índices crecientes de motorización.

La movilidad activa se refiere al conjunto de desplazamientos peatonales (caminar), usando la bicicleta, patines, patinetas, o cualquier otro dispositivo que use como motor a nuestro cuerpo. Tiene importantes ventajas como la reducción de los viajes en automóvil privado, además es saludable y promueve prácticas sustentables (Borja y Solís, 2021; Quentin, Mezoued y Kaufmann, 2021).

La breve revisión presentada, también pone de manifiesto la necesidad de transitar a la formulación de nuevos instrumentos de planificación urbana orientados al fortalecimiento del transporte público sobre el privado, el viaje no motorizado y en la articulación de la periferia a sistemas de movilidad que fomenten el acceso de las personas a un modelo incluyente, que aproveche prácticas tradicionales como los viajes cortos, en el vecindario, basados en la economía local, en los desplazamientos caminando o en el uso de bicicleta que reduzcan la vulnerabilidad socio territorial derivada del no acceso a los activos.

## Contexto sociodemográfico y económico en la Zona Metropolitana del Valle de México

Considerar los impactos de la operación del AIFA requiere una visión metropolitana, y no sólo de los municipios de la zona norte que están incorporados en el PTO-ZNVM. En la ZMVM el crecimiento de la población y su distribución no ocurre de manera homogénea. El cuadro 1 muestra la composición demográfica por agregados territoriales para un periodo de 20 años.

Agregado territorial	Población		Tasa Media de Crecimiento 2000-2020
	2000	2020	
Ciudad de México	8.605.239	9.209.944	0,3
Alcaldías centrales (1)	1.692.179	1.838.211	0,4
Municipios conurbados	9.791.438	12.594.571	1,3
ZMCM	18.396.677	21.804.515	0,9
(1) Alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza			

*Cuadro 1. ZMVM Población y Tasa Media de Crecimiento 2000-2020.*

Fuente: Elaboración propia con base en: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Censo General de Población y Vivienda 2000 y 2020.

Se aprecia claramente la relativa estabilidad demográfica de la ZMCM en su conjunto, pero en especial, el muy bajo crecimiento de la Ciudad de México y sus alcaldías centrales. En contraste, los municipios conurbados del Estado de México e Hidalgo muestran tasas de crecimiento importantes.

Analicemos los datos desagregados. En el cuadro 2 se muestran las tasas de crecimiento tanto de población, como de la vivienda, así como el número de conjuntos habitacionales autorizados tanto en los municipios catalogados dentro el área de influencia del AIFA, como en otros que han presentado atracción de vivienda por la intensa actividad inmobiliaria.

Municipio	TC POB	TC VIV	N° Conjuntos 2000-2020
Tizayuca (Hidalgo)	6,7	7,8	nd
Jaltenco	-0,6	1,8	1
Nextlapan	5,5	7,4	5
Tecámac	5,9	7,8	75
Tultepec	2,7	4	10
Tultitlán	0,9	2,4	10
Zumpango	5,3	7,4	47
Tonanitla *	3,8	5,1	nd
Huehuetoca	7,5	9,5	33
Acolman	5,3	9,9	5
Chalco	3,1	4,5	21
Chicoloapan	4,9	5,9	17
Tezoyuca	4,7	5,9	nd

Nota: Tonanitla es un municipio de reciente creación, por lo cual sólo se dispone de información censal a partir de 2010. La tasa de crecimiento corresponde al periodo 2010-2020. Los municipios sombreados corresponden a los integrados al PTO-ZNVM.

**Cuadro 2. Tasa media de crecimiento anual de población y vivienda en municipios incluidos en el PTO-ZNMV.**

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Censo General de Población y Vivienda, 2000 y Censo de Población y Vivienda 2020.

Se puede apreciar que se trata de municipios en franca expansión demográfica, producto de la movilidad residencial promovida por los desarrolladores inmobiliarios. Con excepción de Tultitlán y Jaltenco que muestran tasa de crecimiento demográfico inferiores a 1, el resto muestran un dinamismo importante, destacando Tecámac, Tizayuca, Zumpango y Nextlapan, que conforman un arco adyacente al AIFA (como se aprecia en la figura 1). Esto es relevante al considerar el impacto ambiental derivado de la cercanía del aeropuerto a zonas con alta densidad habitacional, que pudiera afectar la vulnerabilidad social de las personas que ahí habitan.

Cabe señalar que sólo algunos de los municipios con mayor crecimiento demográfico y que experimentaron una actividad inmobiliaria muy intensa, se

consideraron en el PTO-ZNVM como objeto de planeación, debido a que no es un programa metropolitano. En este caso están Huehuetoca, Acolman, Chalco, Chicoloapan y Tezoyuca, con altas tasas de crecimiento en población y vivienda, y en donde se han autorizado un número significativo de conjuntos habitacionales.

Entonces, pese a que la dinámica metropolitana atañe a municipios y alcaldías que mantienen estrechas relaciones funcionales que se espera se fortalezcan con la operación del AIFA, incrementando el número de viajes cotidianos porque se sumarán los desplazamientos del viajero aeroportuario que representa un flujo importante de población flotante.

En cuanto a los indicadores de vulnerabilidad se consultó el Índice de Rezago Social (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, 2020). Cabe señalar que los municipios seleccionados de la Zona Norte muestran índices de rezago social muy bajos, no obstante, se consideran algunos indicadores que denotan vulnerabilidad, en especial en lo que se refiere al acceso a la educación y a la salud. El cuadro 3 muestra los resultados más relevantes.

Cabe señalar que, aunque todos los municipios están catalogados como urbanos, la mayor parte preservan las actividades agrícolas en baja escala y tienen un perfil rururbano; con excepción de Tecámac y Tultepec cuya superficie urbanizada supera el 90%.

Como se puede verificar, las principales evidencias del no acceso a los derechos como la educación o la salud constituyen los principales rasgos de vulnerabilidad social, ya que es considerable la proporción de población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela, la población de 15 años y más con educación básica incompleta y la población sin derechohabiencia a servicios de salud en la mayoría de los municipios.

El Índice de Rezago Social también pondera la disponibilidad de algunos electrodomésticos en los hogares (lavadora y refrigerador). En estos casos se aprecian algunos rezagos de los hogares en torno al acceso a los activos que proporcionan confort en el hogar y que son propios de los estilos de vida urbanos.

Para concluir el análisis del contexto sociodemográfico se proporciona una breve caracterización de la base económica de los municipios seleccionados.

	Jaltenco	Nextlalpan	Tecámac	Tultepec	Tultitlán	Zumpango	Tonanitla	Tizayuca
Población total	28.217	57.082	547.503	157.645	516.341	280.455	14.883	168.302
Indicadores	Porcentajes							
Población de 15 años o más analfabeta	1,33	1,80	1,17	1,78	1,65	2,16	1,74	1,58
Población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela	4,97	5,94	5,23	5,98	6,13	4,81	8,00	3,88
Población de 15 años y más con educación básica incompleta	22,89	22,86	15,60	19,40	20,93	23,37	21,23	19,92
Población sin derechohabencia a servicios de salud	30,90	36,13	32,80	31,46	30,06	37,71	36,73	35,17
Viviendas con piso de tierra	1,89	2,10	0,89	1,29	0,94	0,91	1,42	1,25
Viviendas que no disponen de excusado o sanitario	0,30	0,45	0,13	0,21	0,29	0,40	0,18	0,30
Viviendas que no disponen de agua entubada de la red pública	0,14	1,91	0,91	0,14	0,32	1,55	4,33	0,95
Viviendas que no disponen de drenaje	0,20	0,52	0,18	0,13	0,11	0,46	0,48	0,43
Viviendas que no disponen de energía eléctrica	0,08	0,20	0,06	0,09	0,05	0,22	0,18	0,22
Viviendas que no disponen de lavadora	21,11	26,40	16,23	16,91	17,01	29,78	21,40	23,84
Viviendas que no disponen de refrigerador	9,70	14,15	5,77	7,67	6,22	14,00	9,88	9,79

**Cuadro 3. Indicadores de Rezago Social de los municipios seleccionados de la Zona Norte (2020).**

Fuente: Índice de Rezago Social 2020, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

De acuerdo con la información del Censo Económico (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2019) la Ciudad de México concentra el 70% del empleo total de la ZMVM con un predominio de los servicios de apoyo a negocios, financieros, inmobiliarios, servicios profesionales, científicos y técnicos y corporativos. Esto nos revela la concentración del empleo y la gran fuerza de atracción que ejerce la Ciudad de México en el contexto metropolitano.

Al explorar indicadores de empleo en los municipios de la Zona Norte, se muestra una debilidad de la economía local debido a que su contribución al empleo metropolitano es poco significativa, ya que sólo supera el 1% en dos municipios: Tecámac (1.1%) y Tultitlán (2.1%). El cuadro 4 muestra la forma en la que se distribuye el empleo en los sectores más significativos para los municipios de la Zona Norte. En todos los municipios destaca el empleo en comercio al por menor, lo cual significa que gran parte de las actividades de los municipios contribuyen al abasto local, es decir, el pequeño comercio se realiza básicamente en el entorno local.

Sector económico	Tizayuca	Jaltenco	Nextlalpan	Tecámac	Tultepec	Tultitlán	Zumpango	Tonanitla
Empleo total	100	100	100	100	100	100	100	100
Industrias manufactureras	43,4	28,6	17,3	17,8	20,9	32,0	12,9	15,3
Comercio al por mayor	4,2	7,5	5,7	2,8	8,2	10,1	3,8	4,5
Comercio al por menor	21,7	34,6	45,8	42,1	35,3	23,4	45,8	41,8
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de residuos, y servicios de remediación	5,2	1,9	1,3	2,0	1,4	8,5	1,3	2,2
Servicios de salud y de asistencia social	1,8	2,0	1,7	3,0	2,9	2,0	3,8	5,8
Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	6,8	7,5	8,8	11,2	10,6	5,9	10,6	11,6
Otros servicios excepto actividades gubernamentales	6,6	11,5	9,7	8,4	9,3	6,0	8,4	13,3

Cuadro 4. Distribución del empleo por sector económico en los municipios seleccionados

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2019) Censos Económicos

Otro hallazgo a la luz del análisis del empleo es la importancia de las industrias manufactureras cuyo empleo se colocan a la cabeza en Tizayuca y Tultitlán, municipios insertos en corredores industriales metropolitanos. Las otras actividades consideradas muestran aportaciones poco significativas como los servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas en Tecámac, Tultepec, Zumpango y Tonanitla, o el comercio al por mayor en Tultitlán.

Los patrones de localización del empleo son importantes porque contribuyen a generar dinámicas de movilidad metropolitanas, por motivo laborales, no sólo hacia la Ciudad de México, sino a nivel regional o local, es decir, viajes de proximidad ligados al entorno local, y viajes de lejanía con alcance regional o metropolitano.

## **Diagnóstico de la movilidad cotidiana previo a la operación del AIFA**

En esta sección se analiza la dinámica de movilidad metropolitana de la ZMVM con especial atención en los municipios periféricos sujetos a una lógica espacial donde tienen lugar viajes de lejanía y de proximidad en un contexto metropolitano.

Los viajes de lejanía se realizan fuera del entorno de la vivienda, generalmente alcanzan la escala metropolitana y tienen lugar principalmente en transporte motorizado (público o privado), además de distancias que se recorran caminando o en bicicleta cuando exista o no la calidad de los espacios públicos o la provisión de infraestructuras para facilitar este tipo de movilidad: calles peatonales, ciclo-vías o bici-estacionamientos, especialmente en los nodos de interconexión multimodal.

Los viajes de lejanía se pueden realizar en transporte público, colectivo (concesionado) o en vehículo particular. Cuando las personas se trasladan en transporte público o colectivo, es probable que utilicen más de un modo de transporte, por ejemplo, autobús, metro, Metrobús, incluso que sean usuarios de algún programa público de bicicletas (Ecobici). El tiempo empleado en este tipo de viajes suele variar en función del desarrollo de los sistemas de transporte, la articulación de infraestructuras y la diversidad de modos de transporte que la ciudad ofrece; esto significa que no hay una relación lineal entre distancia/tiempo.

En contraste, los viajes de proximidad se caracterizan por realizarse en el vecindario, en el conjunto habitacional, en el entorno inmediato de la vivienda o en el mismo municipio donde las personas residen y generalmente se realizan

caminando, en bicicleta o en transporte local, porque son de corta distancia (hasta 5 km y se emplea un tiempo aproximado hasta de 25 minutos).

En la ZMVM se realizaban diariamente cerca de 34.6 millones de viajes diarios (incluye varios tramos y modos de transporte): el 41% de los viajes se realiza en transporte público, el 28.7% en metro, el 21% en automóvil privado. Sólo caminar en la calle representa el 32% de los desplazamientos (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2017).

Para documentar con mayor precisión los viajes de lejanía y de proximidad el cuadro 3 muestra, de acuerdo con la unidad de observación, el promedio de viajes realizados entre semana con base en tres escalas geográficas, incluyendo y excluyendo los viajes exclusivamente caminando. Cabe aclarar que de acuerdo con el interés de la investigación se consideró sólo al hogar como unidad de observación, ya que es el núcleo en torno al cual se realizan los viajes, es decir, que los viajes tienen como origen y destino principal el hogar, los viajes promedio es cercano a 6.0 en las tres escalas geográficas.

Al excluir los viajes exclusivamente caminando, el remanente es de 1.9 para la ZMVM, 1.7 en la Ciudad de México y 2 para los municipios conurbados, es decir, en el hogar se realizan en promedio cerca de dos viajes peatonales diarios (de seis) los que se catalogan como de proximidad (cuadro 5).

Unidad de observación	ZMVM		Ciudad de México		Municipios conurbados	
	Con el modo caminando*	Sin el modo caminando	Con el modo caminando	Sin el modo caminando	Con el modo caminando	Sin el modo caminando
Hogar	5,8	3,9	5,9	4,2	5,7	3,7

\* Se consideran los viajes realizados caminando de forma exclusiva, es decir, aquellos donde no se utilizó otro modo de transporte.

**Cuadro 5. Promedio de viajes realizados en un día entre semana por hogar y área geográfica de residencia según se considere o no el modo caminando \***

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017) Encuesta Origen-Destino en los Hogares de la ZMVM.

El tiempo de desplazamiento a escala metropolitana es otra variable relevante para catalogar la lejanía o la proximidad, en tanto que se trata de un tiempo social y, a juzgar por los propósitos, son viajes obligados que se realizan de manera cotidiana. Los principales propósitos de viaje en la ZMVM son: regreso al hogar, con una proporción del 47% del total de viajes metropolitanos y emplean en pro-

medio 45 minutos; le sigue el trabajo con 22%, empleando 57 minutos y el estudio con 11.9% de viajes en un tiempo promedio de 57 minutos (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2017). El tiempo promedio empleado en los desplazamientos metropolitanos sugiere viajes de lejanía, sin embargo, al desagregar la información por rango de tiempo y motivo se aprecia un panorama más exacto.

El cuadro 6 revela que la mayor proporción de viajes de regreso al hogar son de proximidad ya que los viajes de 15 minutos junto con los que emplean hasta 30 minutos representan el 55.5%. Respecto a los viajes por motivo laboral presentan un comportamiento más variado: el 36.6% se catalogan como de proximidad, mientras que el 30.7% (rango de mayor proporción) emplea entre media y una hora; seguido por los viajes que duran entre una y dos horas.

Rango de tiempo	Regreso al hogar (%)	Al trabajo (%)
Hasta 15 min	28,6	15,5
De 16 a 30 min	26,9	21,1
De 31 a 60 min	22,6	30,7
De 61 a 120 min	18,1	27,4
121 min y más	3,8	5,3

**Cuadro 6. Tiempo de desplazamiento promedio de regreso al hogar y al trabajo.**

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017) Encuesta Origen-Destino en los Hogares de la ZMVM.

En resumen, el análisis anterior revela que los viajes de proximidad predominan por motivo de regreso a casa, mientras que los viajes de lejanía se asocian más con el motivo laboral. Esto significa además que los viajes de retorno al hogar aglutinan, a su vez, diversos motivos, como compras, gestiones administrativas, llevar o recoger a alguien o aquéllos motivados por actividades lúdicas.

A fin de caracterizar los patrones de viajes se consideraron los municipios que están contemplados en el PTO-ZNVM, aunque solo algunos experimentan dinamismo demográfico y han atraído la construcción de conjuntos habitacionales (cuadro 7).

Municipio	% viajes internos	% Viajes a otros municipios de la ZMVM	% viajes CDMX
Tizayuca	68%	26%	14%
Tonanitla	45%	54%	19%
Jaltenco	47%	52%	17%
Nextlalpan	47%	51%	16%
Zumpango	69%	30%	9%
Tecámac	67%	15%	5%
Tultitlán	65%	27%	5%
Tultepec	51%	49%	12%

**Cuadro 7. ZMVM Patrones de viaje en los municipios incluidos en el PTO-ZNVM**

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía Muestra Censal, Censo de Población y Vivienda 2020.

Por número absoluto de viajes destacan: Ecatepec, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán, Tecámac y Chalco. En todos los casos predominan los viajes que se realizan al interior del municipio de residencia, aunque con distintas proporciones: Tizayuca, Zumpango, Huehuetoca y Ecatepec tienen las mayores proporciones de atracción interna, debido a que cuentan con industria manufacturera que genera empleo local.

Poniendo atención a los viajes fuera del municipio, pero dentro de la ZMVM, Cuautitlán, Tonanitla, Tultepec y Jaltenco generan mayor proporción de estos destinos de viaje. Los viajes con destino a la Ciudad de México se generan principalmente en Ecatepec, Chicoloapnan, Chalco, Tecámac, Tonanitla y Tultitlán. Estos son viajes metropolitanos, de lejanía.

En estos municipios se localizan centros urbanos muy importantes en conjuntos habitacionales y en barrios populares tradicionales, como Jardines de Morelos, Héroes de la Independencia, Villa Guadalupe, La Costeña, Ojo de Agua, entre muchos otros. Así mismo, existen parques industriales como el parque industrial Las Américas en Huehuetoca, parque industrial Cuamatla en Cuautitlán Izcalli, La Quebrada, Xalostoc, Villa Industria, Parque la Soledad en Tecámac. También centrales de abasto regional en Ecatepec, Chalco y Chicoloapan. Desde luego la base aérea es relevante no solo para proyectar el crecimiento urbano, sino para modificar los patrones de movilidad periférica.

La muestra censal (cuestionario ampliado) del Censo de Población y Vivienda (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020) contiene una sección sobre

la movilidad cotidiana, aunque no tiene representatividad a nivel municipal, sin embargo, presentamos algunos resultados relevantes por entidad federativa:

De la población de 3 años y más que asiste a la escuela, en la Ciudad de México cerca del 74% lo hace en su municipio de residencia, mientras que en el Estado de México esta proporción asciende a 88.6%. El 3.4% en la ciudad de México, y el 8.04% en el Estado de México se dirigen a otra entidad.

Respecto al tiempo empleado para ir a la escuela de la población de 3 años y más, el 44.83% en la Ciudad de México y el 55% en el Estado de México emplean hasta 15 minutos; seguido por el 26% en ambas entidades, que emplean entre 16 y 30 minutos. El 19% en la Ciudad de México y el 12% en el Estado de México emplean de 30 minutos a 1 hora; el 9% y 6% respectivamente emplean más de 1 hora y hasta 2 horas. Los tiempos superiores a 2 horas son mínimos (1 y 1.2% respectivamente).

En lo que toca al modo de transporte utilizado por la población de 3 años y más que asiste a la escuela, los datos se presentan en el cuadro 8:

Entidad	Caminando	Bicicleta	Metro, trolebús o Metrobús	Camión, autobús, combi o colectivo	Transporte escolar	Taxi	Vehículo particular
Ciudad de México	50,35	1,23	16,15	31,59	2,19	2,20	17,32
Estado de México	58,80	1,84	3,26	26,93	2,58	3,23	12,49

**Cuadro 8.** Modo de traslado al lugar de estudio de la población de 3 años y más (%).

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020, Censo de Población y Vivienda. Muestra Censal.

En ambas entidades destacan los viajes de proximidad, es decir, aquéllos que se realizan caminando, seguramente corresponden a escuelas de nivel básico. Le sigue en importancia los desplazamientos en transporte colectivo concesionado (camión, autobús, combi o colectivo), el Metro, Trolebús o Metrobús en la Ciudad de México, no así en el Estado de México, en los que tienen una importancia marginal. El vehículo particular también es importante, en especial en la Ciudad de México. En este caso suponemos hábitos de movilidad ligados a los viajes por motivo de trabajo que realizan los padres de familia que pasan a dejar a los hijos a la escuela.

Un análisis de conjunto a la luz de las variables analizadas permite caracterizar los viajes de proximidad considerando la predominancia de viajes internos en los municipios seleccionados (cuadro 7), así como la alta proporción de des-

plazamientos peatonales. Se observa también que la Ciudad de México, no ejerce la mayor atracción de viajes, lo que sugiere que se han consolidado municipios con una lógica económica y de empleo en el propio municipio y quizá en municipios aledaños, lo que cuestiona seriamente la tradicional, y poco fundamentada relación centro-periferia en la dinámica metropolitana.

Otra observación tiene que ver con el predominio del transporte público y colectivo (concesionado) en donde tienen lugar viajes que sugieren la articulación regional y otros que alcanzan la escala metropolitana. Se estima que 7.96 millones de personas en la ZMVM viajan en transporte público diariamente. Mientras 3.5 millones de personas viajan cotidianamente en transporte privado y se estima que el 68.3% de los vehículos destinados a transporte privado sólo transporta a una persona (INEGI, 2017). Este patrón de desplazamiento se relaciona con una creciente motorización.

En efecto, es alarmante el crecimiento de la circulación vehículos automotores. El cuadro 9 muestra la distribución de los vehículos automotores por tipo de vehículo. Se observa que en la ZMVM se incrementó la circulación de cerca de 10 millones de vehículos, principalmente automóviles particulares (cerca de 8 millones). El mayor incremento sucedió en los municipios conurbados. Asimismo también a un incremento importante en la circulación de motocicletas.

Tipo de vehículo	Ciudad de México	Municipios conurbados	ZMVM
Total	3.638	6.103	9.742
Particulares	3.228	4.544	7.772
Camiones para pasajeros	20	46	66
Camiones y camionetas para carga	-52	848	796
Motocicletas	418	622	1.041

*Cuadro 9. ZMVM. Incremento de vehículos motores en circulación, por tipo de vehículo 2000-2020 (en miles de vehículos)*

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (s/f) Vehículos de motor registrados en circulación. Sistema de consulta

Las principales observaciones se resumen a continuación:

- En la ZMVM creció cerca de ocho veces el número de vehículos motores en circulación.
- La mayor proporción corresponde a automóviles particulares (85.7%).
- Seguido por las motocicletas con 10.9%.
- En mucha menor proporción el transporte de carga (2.7%)

- En contraste, el número de camiones para pasajeros en los municipios conurbados incrementó 309 mil unidades (0.7%).
- El incremento mayor del número de vehículos en circulación corresponde a los municipios conurbados de la ZMVM.

El incremento sin precedentes de la circulación de vehículos motores en la ZMVM no necesariamente implica los viajes de lejanía, pero contribuye de manera importante al congestionamiento vial en arterias de interconexión metropolitana como el acceso Pachuca-Indios Verdes o Querétaro Tepetzotlán.

Entonces, la acelerada urbanización y la motorización de las ciudades forman parte del paradigma de la velocidad, basados en procesos espacialmente diferenciados que dan lugar a las 'zonas de transición multifacéticas y dinámicas' en los márgenes de las ciudades de todo el mundo, por lo tanto, el área periurbana ya no se considera como el área 'entre' dos fuerzas: la urbano y la rural (Woltjer, 2014: 6).

Con base en el análisis precedente se puede apreciar que la movilidad metropolitana permite diversidad de lógicas espaciales, donde se enfrenta de manera cotidiana la fricción de la distancia, dinámicas metropolitanas que consumen más tiempo social (tiempo de vida útil de las personas), recorren mayores distancias, emplean más recursos (consumo energético, consumo del espacio urbano) y generan mayor impacto ambiental, dado que, en general, son viajes motorizados.

Paralelamente, se identifican patrones de movilidad que sugieren la proximidad, distancias más cortas, tiempo empleado reducido, viajes peatonales o en bicicleta. La diversidad de formas de movilidad revela realidades sociales muy contrastadas.

Se puede afirmar entonces que existen lógicas aparentemente contradictorias entre llegar lejos con alta velocidad, implicada en los viajes metropolitanos, y la proximidad con desplazamientos peatonales. El gran desafío en este sentido es articular estos espacios periféricos a las "puertas de la ciudad", esto es, a los puntos neurálgicos de conexión con la lejanía ante la operación del AIFA.

## **Instrumentos de planeación de la movilidad urbana**

Por las razones expuestas, es importante considerar algunos elementos de la planificación que afectan la movilidad de los municipios de la Zona Norte. Algunos de los planes y programas municipales de desarrollo plantean políticas de regularización de asentamientos en zonas de riesgo o de protección ecológica, sin embargo, son escasos los que cuentan con instituciones dotadas de las facultades para regular el desarrollo urbano o con la capacidad financiera y técnica para atender la problemática. Los ocho municipios de la Zona Norte tienen una

situación particular respecto a los asentamientos irregulares, la normatividad e instituciones responsables.

Si bien los seis municipios cuentan con el instrumento de planeación urbana existen problemas la escasa capacidad institucional de las administraciones municipales para cumplir la norma, además del desfase que existe entre la publicación de los planes y la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHTyDU9, 2016) por lo que no están homologados los conceptos y las acciones previstas y sus (Hernández, Moreno y Velázquez, 2021: 416). En los planes de desarrollo municipal se alude al tema de la movilidad, empero, prevalece la visión del transporte y las infraestructuras, no se orientan acciones a fortalecer la economía local para reducir la necesidad de viajar y generar relaciones de proximidad.

Es claro que junto con el funcionamiento metropolitano del sistema de transporte operan en los espacios locales numerosos prestadores de servicio de transporte local que contribuyen de manera informal a satisfacer la creciente demanda de transporte que no es atendida por los modos, las rutas y los sistemas de transporte existente, producto del rezago de los espacios locales y de la escasa conectividad.

A pesar de la importancia de la accesibilidad, la inclusión y la equidad, para la planeación urbana, prácticamente se han eludido tales atributos desde finales del siglo XX. La accesibilidad se relaciona con la centralidad y con las funciones de la ciudad; sin embargo, en las grandes ciudades ha sido la construcción de infraestructuras la que ha orientado el crecimiento urbano, bajo la expectativa garantizar velocidad y rapidez a los automovilistas. De tal manera que los municipios enfrentan severos problemas de accesibilidad y de sistemas eficientes que permitan la articulación a la vez local y metropolitana, así como la realización de viajes de lejanía, y de proximidad.

Es muy reciente el fomento al transporte público metropolitano y a la movilidad no motorizada, ya que tradicionalmente se había privilegiado la inversión en infraestructuras y la movilidad motorizada. Por ejemplo, del Presupuesto de Egresos de la Federación destinado a la movilidad en 2016 se distribuyó de la siguiente manera: 2% al transporte público; 5% a la infraestructura peatonal; 1% a la infraestructura ciclista; 10% al espacio público y 82% a la infraestructura vial (Juárez y Torres, 2020: 141).

Sin embargo, en los últimos cinco años, en la ZMVM se ha fomentado de manera importante la inversión en transporte público y en movilidad no motorizada con alcance metropolitano. De 2019-2020 se pusieron en marcha dos

líneas del Cablebús (teleférico); se atendió la reparación de la Línea 12 del Metro<sup>3</sup>; se puso en operación el trolebús elevado; se realizó una ampliación de la Línea 5 del Metrobús y de la Línea 4 del Mexibús. La figura 2 muestra las rutas y distintos modos de transporte público de articulación metropolitana y transporte masivo en la Zona Norte.

Se puede apreciar claramente la concentración de rutas y distintos modos de transporte público en la Ciudad de México, sin embargo, también es posible apreciar un esfuerzo importante de articulación metropolitana hacia los municipios ubicado en el norte de la ciudad de México y diversos nodos de interconexión: metro con Metrobús, Mexibús o Mexicable; Tren Suburbano con Metro y Metrobús; Mexibús con Mexicable, entre otras.

Una segunda observación, es la escasa interconectividad con el AIFA, ya que sólo una línea del Mexibús llega a este destino. Las cinco estaciones del Tren Suburbano están en construcción y se prevé que en 2023 estén operando.

La figura 2 también revela un vacío, toda vez que gran parte de los municipios del Estado de México y Tizayuca no están dotados de estos modos de transporte, por lo que basan su movilidad cotidiana en transporte concesionado local que cumple la función de interconexión con los modos principales de transporte y grandes corredores: Metro, Metrobús (BTR), Mexibús (BTR), Mexicable, Cablebús, entre otros.

La provisión de servicio de transporte público concesionado, en estos municipios opera bajo el modelo "hombre-camión" que se explica más tarde. En virtud de que el transporte concesionado tiene escasa regulación, no se conoce con precisión el número de rutas que operan en los municipios de la Zona Norte, pero se estima que en la ZMVM operan más de 100 rutas concesionadas, sin contar bici y mototaxis y automóviles que prestan servicios de transporte de personas de manera informal en entornos locales.

---

<sup>3</sup> Hace unos días se puso en marcha el tramo subterráneo de la Línea 12 del Metro. También se destinó inversión para mantenimiento correctivo, tras medio siglo de funcionamiento, a la mitad de la Línea 1 del Metro y se prevé que a mediados de 2023 se iniciará con el segundo tramo.

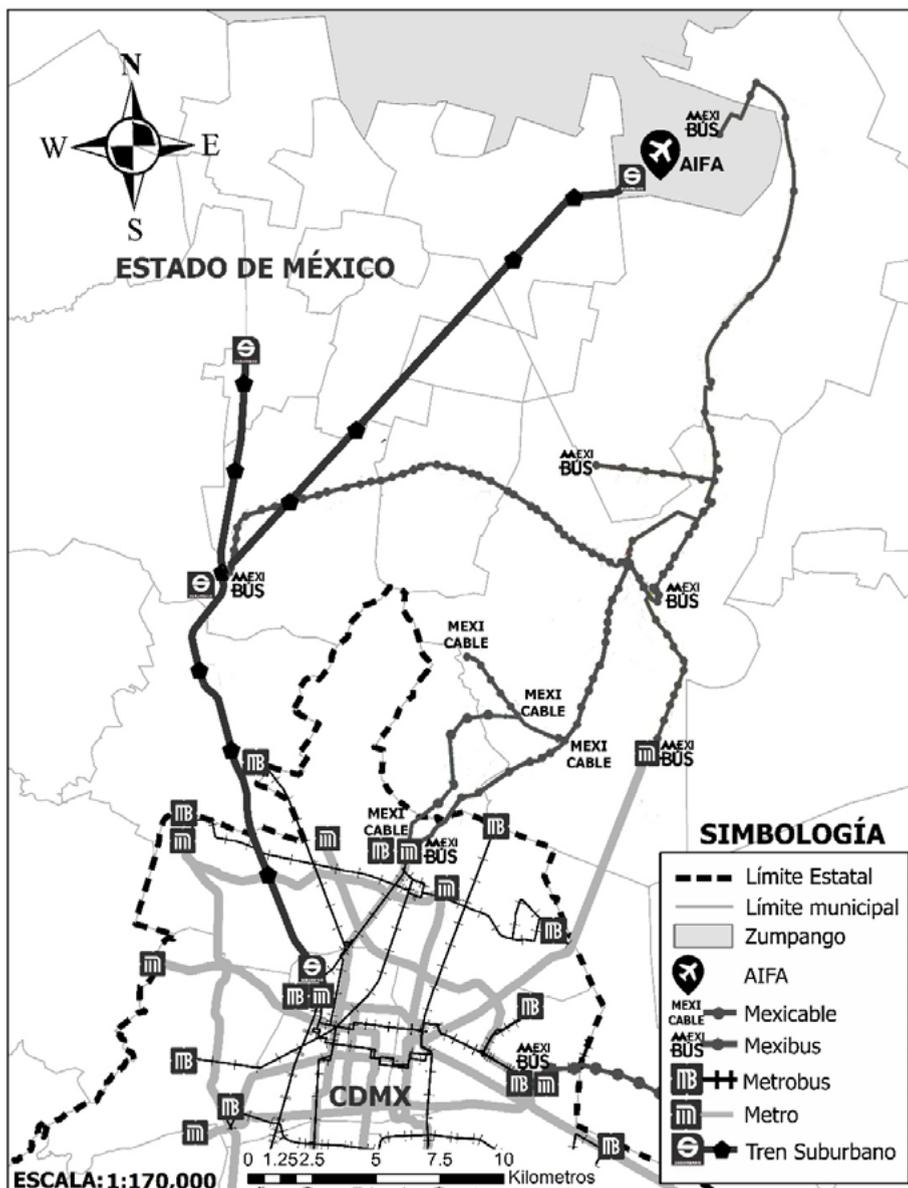


Figura 2. Rutas del transporte público en la Zona Norte de la ZMVM

Fuente: Elaboración propia con base en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y la Secretaría de Movilidad del Estado de México.

En general lo que ha prevalecido en las políticas de movilidad es que todos los modos de transporte, motorizados o no, públicos o privados, individuales o colectivos, se conceptualizan y se diseñan ignorando la métrica peatonal. En la literatura reciente, especialmente a raíz de la pandemia, se cuenta con una visión contemporánea de los paradigmas emergentes en torno a la movilidad como práctica social cotidiana, que reivindique la proximidad y la ciudad lenta (Quentin, Mezoued, y Kaufmann, 2021) en oposición a la ciudad motorizada, las vías rápidas y el reino del automóvil.

La planificación general de los espacios públicos debe basarse en un marco de referencia peatonal y permitir la lentitud. Cabe aclarar que una ‘metrópolis lenta’ es ante todo una metrópoli transitable, en donde el enfoque no está estrictamente en caminar sino en la ‘métrica peatonal’ que permite gestionar la distancia y las prácticas espaciales, pero centrados en los peatones (Quentin, Mezoued y Kaufmann, 2021).

La falta de consolidación tanto en la operación del aeropuerto, como en la articulación de rutas y modos de transporte explica el por qué las personas entrevistadas aún no perciben claramente los efectos de la operación del AIFA sobre la movilidad local y regional, como se muestra en la siguiente sección.

## **Investigación cualitativa de la movilidad cotidiana**

### ***Consideraciones metodológicas***

Esta investigación adopta el enfoque cualitativo como un sistema y un proceso dinámico que vincula el problema, la teoría y el método. Existen algunas razones que motivan la adopción de una perspectiva cualitativa. En primer lugar, no se dispone de estadísticas recientes sobre los patrones de movilidad de los municipios reconocidos dentro del PTO-ZNVM, ya que, como se alude antes, se dispone de la Encuesta Origen Destino de los Hogares de la ZMVM (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2017) y, si bien el Censo de Población y Vivienda (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020) aplica un cuestionario ampliado con base en una muestra censal, en donde incorpora algunas variables básicas de movilidad, a nivel municipal no tiene representatividad estadística.

En segundo lugar, es un imperativo en los estudios de vulnerabilidad social, en este caso, conocer la percepción de las personas sobre el acceso -o no- al bienestar a partir de la operación del AIFA. En tercer lugar, se empleará como herramienta etnográfica la entrevista semiestructurada, instrumento flexible que permitirá conocer algunos aspectos imprevistos, pero relevantes, de las personas entrevistadas.

La entrevista semiestructurada, es un recurso flexible, capaz de adaptarse a las diversas personalidades de cada sujeto, a las palabras del entrevistado y sus percepciones. “Este tipo de entrevista facilita la recolección y el análisis de saberes sociales cristalizados en discursos, que han sido construidos por la práctica directa y no mediada de los protagonistas” (Tonon, 2009: 50).

La información proveniente de las entrevistas se transcribió, sistematizó y codificó de acuerdo con la propuesta de Dabenigno (2017). La transcripción conduce a procesos interpretativos que forman parte de una interacción social, al poner por escrito lo comunicado en el encuentro y facilita el proceso interpretativo del investigador.

Se procedió entonces a elaborar un memo de entrevista, “documento descriptivo privado que puede ser una herramienta para potenciar la reflexividad del investigador” [es un recurso para] “analizar y reflexionar la forma de conducción y manejo de la entrevista, el funcionamiento de la guía de preguntas, así como para brindar información de la situación de entrevista, las personas entrevistadas, el lugar o escenario donde se desarrolló, el *rapport* con los entrevistados y las dificultades sorteadas y no sorteadas durante el encuentro” (Dabenigno, 2017: 29). A partir del memo de entrevista se estructuró la información en función del objetivo e intención del entrevistador, en dos categorías centrales: patrones de viaje y percepción de los efectos de la operación del AIFA sobre la movilidad cotidiana.

Se realizaron 16 entrevistas semiestructuradas<sup>4</sup> 6 a hombres y 10 a mujeres, distribuidas por municipio de la siguiente manera: 5 en Tizayuca; 5 en Tecámac; 4 en Zumpango y 2 en Nextlalpan. El rango de edad de las personas entrevistada oscila entre 35 y 67 años, con excepción de tres personas que tienen entre 20 y 22 años.

Las preguntas que guiaron la entrevista se relacionan con los patrones de viaje: municipio de residencia, destino de los viajes cotidianos, tiempo empleado en el viaje, costo, modos de transporte utilizado, la experiencia del viaje y la percepción de los cambios y/o problemática que perciben a partir de la puesta en marcha del AIFA.

Por último, se realizaron algunos viajes exploratorios a fin de apreciar la accesibilidad al AIFA, así como la calidad de los espacios públicos, en donde se apreciaron algunas características físicas: infraestructuras, conectividad, rutas de transporte, paradas, accesos peatonales y, en general, los obstáculos enfrentados durante el viaje.

---

<sup>4</sup> La selección de la muestra se realizó de manera aleatoria no probabilística, es decir, no tiene representatividad estadística, aunque aporta valiosas narrativas para estructurar las categorías.

### ***Patrones de viaje***

Los patrones de viajes revelan los hábitos de movilidad cotidiana, experiencias de viaje que colocan en el centro de la movilidad a las personas, entendidas como actores colectivos, por lo tanto, constituyen prácticas sociales (Banister, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011). Así también, en el viaje se emplea un tiempo que escapa a la voluntad individual, porque las personas se sujetan a restricciones cada vez más fuertes: la accesibilidad, los altos costos y el tiempo de vida invertido en desplazarse, además de una serie de externalidades como los congestionamientos viales, la inseguridad, la contaminación atmosférica o el riesgo sanitario que cobra importancia con la pandemia.

Ese tiempo empleado en el desplazamiento cotidiano es una condición de existencia del viaje, es un tiempo obligado y un tiempo social (Marquet y Miralles, 2015). Sin embargo, el aumento en tiempo/costo del viaje no se experimenta como un espacio perdido del día, sino que termina por convertirse en un tiempo social 'por derecho propio' (Kaufmann, 2008: 19).

La información derivada de las entrevistas revela que nueve personas realizan cotidianamente viajes de proximidad y siete personas realizan viajes de lejanía. Cabe señalar que, en esta gama de viajes, Rubén, quien tiene un comercio propio, realiza viajes intermitentes, que van de la lejanía a la proximidad, dependiendo de las necesidades de abasto de su negocio. También Laritza quien sostiene ser ama de casa (dedicada a los cuidados del hogar y de sus familias) realiza viajes de Nextlalpan (lugar de residencia) al centro del municipio de Zumpango, empleando un tiempo entre 30 y 60 minutos.

Respecto a los viajes de proximidad, cuatro personas se desplazan caminando porque realizan sus actividades cerca de su vivienda porque tienen un pequeño establecimiento comercial que contribuye al abasto local: Isabel, quien reside en Haciendas de Tizayuca, emplea 10 minutos en llegar a su negocio; Lilita, residente del Barrio de Santiago (Zumpango) y emplea sólo 15 minutos para llegar a su lugar de trabajo; Rosario, quien reside en Tecámac, tiene un puesto de dulces en el centro, emplea 20 minutos en llegar caminando y Donovan quien emplea 10 minutos en llegar a su negocio en el centro de Tecámac. Estas personas no gastan en transporte para realizar sus labores cotidianas.

En contraste, los viajes de lejanía emplean más tiempo y cubren costos, como lo muestran las narrativas:

Mónica es estudiante, reside en Tizayuca y asiste a la escuela a Tecámac en horarios variables. Gasta \$50 (2.5 USD) diarios en transporte y emplea entre 30 minutos y una hora.

Dulce reside en San Marcos (Zumpango) y trabaja en Tultitlán. Viaja diariamente en transporte público concesionado, alude que es muy pesado su viaje,

ya que toma dos “combis” (camionetas de baja capacidad) y tiene que abordar el transporte a las 4 AM para llegar a tiempo a su trabajo. Ella percibe inseguridad, en especial en los paraderos de autobuses. Gasta \$64 (3.2 USD) diarios y emplea entre 30 minutos y una hora en llegar a su trabajo.

José vive en Tecámac. Es operador de autobús y se traslada en automóvil privado diariamente a Pachuca (municipio del estado de Hidalgo no perteneciente a la ZMVM). Gasta aproximadamente \$50 (2.5 USD) y emplea menos de 30 minutos. Tiene horarios variables, puede iniciar labores entre 5 AM y 6 PM, dependiendo de la frecuencia de las salidas.

Martha es abogada, reside en Haciendas de Tizayuca y trabaja en la Ciudad de México. Para desplazarse destina un gasto diario de \$70 (3.5 USD) y lo hace en transporte público concesionado, empleando un tiempo promedio de dos horas diarias. Su viaje lo realiza en dos tramos (en autobús y en metro). Relata que sale de su casa a las 8 AM y regresa a las 4 PM a su hogar.

La mayor parte de los entrevistados viaja diariamente en transporte público concesionado, lo que significa experiencias de viajes negativas en la mayoría de los casos, porque se trata de un sistema de transporte poco regulado y con severas deficiencias en la prestación del servicio. En efecto, se trata de un modelo anacrónico y pernicioso del “hombre camión” que consiste en que los operadores de transporte obtienen sus ingresos (salario) en función del número de pasajeros que ascienden al vehículo y del número de viajes que realicen en una jornada, por lo tanto, se disputan a los usuarios (pasaje) y procuran ocupar la mayor capacidad posible de sus unidades, a costa de los riesgos implicados para el usuario. El concesionario generalmente tiene que pagar cuota a los propietarios de los vehículos, además, de algunas cuotas derivadas de regulaciones ambientales y administrativas.

Los riesgos de este esquema son múltiples: la sobrecarga de las unidades, la inseguridad implicada por conducir a exceso de velocidad y con la tensión que implica la disputa del “pasaje”. Es muy frecuente que los conductores de microbuses y combis invadan parte de las vialidades para “hacer base” porque no cuentan con un sistema de control de la frecuencia de paso y carga, eficiente, ya que, en general, el ‘despachador’ es la persona que lleva este registro de manera pragmática, informando a cada operador, el tiempo y la capacidad ocupada de las unidades que los anteceden.

Otro riesgo es la calidad de los vehículos, ya que la mayoría están en mal estado, enfrentan fallas mecánicas, no ofrecen confort y seguridad a los usuarios y resultan muy contaminantes porque no sustituyen con la debida oportunidad sus unidades.

El testimonio de Martha ilustra claramente esta situación:

En general viaje en autobuses deteriorados, maltratados, con asientos sucios y viejos. Algunos asientos son sumamente incómodos, debido a que están encima de los escalones los cuales limitan el espacio de las piernas para el viaje (...) los conductores llevan música alta. El gobierno acordó otorgar un descuento a personas adultas mayores (50%) y a estudiantes (20%), pero los conductores toman una actitud agresiva y se niegan a realizar el descuento.

Otro problema es que los autobuses que se dirigen a diversos puntos del Estado de Hidalgo, Tizayuca, Tezontepec, Pachuca y Tulancingo "hacen base" [se refiere a paradas prolongadas] y tardan en salir al menos 15 minutos, en lo que logra llenar la mayoría de los asientos y si no hay tráfico se tarda en llegar 1 hora con 30 min, pero lo negativo es que el autobús a partir de la parada conocida como la "30-30" es donde se satura, va la gente de pie lo que hace del viaje incómodo y peligroso.

En el mismo tenor, las personas entrevistadas que realizan viajes metropolitanos, es decir, que se dirigen a otros municipios o alcaldías de la Ciudad de México perciben que los "paraderos" [centros de transferencia modal] están congestionados y son inseguros. En efecto, la inseguridad es una de las externalidades expresadas, incluso por los conductores de autobuses entrevistados, quienes con cierta frecuencia son víctimas de asaltos, al igual que los usuarios.

La narrativa de José Antonio<sup>5</sup> revela la fragmentación urbana y la vulnerabilidad:

Vivo desde hace cinco años en la colonia Florencia (Tizayuca) y trabajo en la Ciudad de México en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ubicada en Universidad y Miguel Ángel de Quevedo. Entro a las 9 am y salgo a la 7 pm; viajo en autobús y utilizo el transporte público en Tizayuca, pero tengo problemas para el regreso porque ya no hay servicio después de las seis de la tarde en los peseros [transporte concesionado de mediana o baja capacidad] y los taxis no quieren ir a Florencia porque les revisan las cajuelas. Me he ido caminando del centro a Florencia, pero en la noche es muy peligroso ya me asaltaron y a mi hijo también lo asaltaron y le quitaron su coche (julio, 2022).

Sin duda alguna, las experiencias de viajes negativas, asociadas a la ineficiencia en la prestación del servicio de transporte concesionado colocan a las personas en una situación de vulnerabilidad, porque perciben exposición a diversos riesgos.

---

<sup>5</sup> Narrativa tomas del portal Transporte Público en Tizayuca: <https://serviciodetransporte.net/transporte-publico/hidalgo/tizayuca/>

Las narrativas de las personas entrevistadas también aportan algunas experiencias en torno a la escasa accesibilidad y la insuficiente frecuencia de paso del autobús. Refieren que con frecuencia los tiempos de espera son largos, porque no logran subir a autobuses saturados.

### ***Percepción y expectativas sobre los efectos de la operación del AIFA***

Explorar la percepción de los habitantes de los municipios metropolitanos inmersos en una dinámica de movilidad urbana compleja, aporta elementos para apreciar los hábitos de movilidad cotidiana, así como las expectativas ante la operación del nuevo aeropuerto de atañe a los municipios seleccionados. Es preciso advertir que no se realizó un estudio sobre la percepción de la movilidad urbana, no obstante, las entrevistas realizadas permiten extraer algunas ideas preliminares.

En general, las personas entrevistadas perciben que la puesta en marcha del AIFA traerá beneficios, aunque no de manera inmediata, ya que la operación del aeropuerto aún es limitada, a pesar de que en enero de 2023 alcanzó el primer millón de viajeros. Los beneficios mencionados son: generación de empleo, crecimiento de la población y de la vivienda<sup>6</sup>. En especial, las personas dedicadas al comercio consideran que habrá mayor mercado para el comercio local, mayor accesibilidad porque se ampliarán las rutas de transporte, entre las cuales se encuentra el incremento de seis estaciones del Tren Suburbano.

Los operadores de autobuses consideran que hay más “pasaje”, aunque algunos prevén mayor competencia con las nuevas rutas, lo que significa, bajo el esquema del “hombre-camión” que habrá más disputa por los pasajeros.

Cabe advertir que algunas personas entrevistadas externaron molestias ocasionadas durante la obra pública realizada en torno al AIFA: cierre de calles, desviaciones de las rutas, mayor tiempo de traslado, etc. Sin embargo, reconocen que al final, todo volvió a la normalidad.

Respecto a los efectos negativos se revelan dos preocupaciones que generan vulnerabilidad social: la inseguridad y el congestionamiento vial. Ambos aspectos no surgen especialmente con la operación del AIFA, pero debido a las experiencias de viaje previas, hay cierta predisposición a asumir esas externalidades negativas.

Si bien el tema de los efectos ambientales no se abordó en las entrevistas, parece que en el imaginario colectivo no forman parte de la preocupación, ya que ninguno de los entrevistados se refirió a la contaminación atmosférica, al

---

<sup>6</sup> Liliana percibe un crecimiento de la población y de la vivienda en el centro de su municipio (Zumpango), lo cual “es positivo porque todos necesitamos de todos”.

el ruido propio de la operación de un aeropuerto, o al aumento del consumo de agua considerando que los municipios analizados pertenecen a la misma cuenca de suministro.

### ***Discusión de resultados***

El análisis precedente inspira una reflexión profunda ante los posibles impactos sobre la vulnerabilidad socioterritorial relacionada con las lógicas de movilidad metropolitana de la operación de una obra tan importante como el AIFA.

Los procesos de fragmentación urbana propios de la dinámica socioterritorial de las periferias, la debilidad de la economía local y el predominio del comercio al por menor también se traducen en diferencias importantes en la dotación de activos para la movilidad, ya que éstos se concentran sólo en algunas áreas del municipio.

A la luz de las entrevistas y las narrativas analizadas, podemos afirmar que quienes realizan cotidianamente viajes de lejanía -la minoría- se muestran más vulnerables porque tienen menor acceso a los activos que hacen posible una movilidad urbana de calidad, además las personas se exponen a experiencias de viaje negativas como tiempos de espera largos, ineficiencia e inseguridad en el servicio de transporte público concesionado -modo de transporte más utilizado- la propensión a ser víctima de algún delito y el incremento del gasto en transporte.

Otra vulnerabilidad analizada deriva de la insuficiente provisión de rutas de interconexión entre los espacios locales ubicados en la periferia lejana de la metrópoli, con los conjuntos habitacionales o los barrios dispersos. Paradójicamente, estas comunidades alejadas de las zonas que ejercen centralidad metropolitana realizan mayor proporción de viajes de proximidad, basan su economía en el comercio local, al mismo tiempo que contribuyen con el abasto de los pobladores de los nuevos habitantes. En estos entornos, la caminabilidad y, en general la movilidad activa es mayor que en las zonas centrales de la metrópoli.

Sirva esta contribución para desmitificar la idea centro-periferia, muy difundida y aceptada en los estudios urbanos. Esta investigación revela que la mayor parte de los viajes tienen lugar en el propio municipio o en municipios aledaños en donde se localizan actividades manufactureras, o bien, en torno al comercio local, es decir, se generan nuevas centralidades que, si bien no excluyen los viajes de lejanía, la mayor importancia la tienen los viajes de proximidad, realizados caminando o bien, en bicicleta.

En contraste, los patrones de viaje de lejanía se caracterizan por el empleo tiempos que van de 45 minutos a 2 horas o más. Esta es una proporción de tiempo social que implica gran esfuerzo cotidiano implicado en el viaje, además de

cubrir los altos costos de transporte y de estar expuestos a externalidades como la inseguridad, el congestionamiento vial o la conflictividad característica en los nodos de conexión (centros de transferencia modal).

Quedó de manifiesto que el entorno local no provee las condiciones suficientes para el empleo formal y protegido, además de la alta proporción de personas que no tienen acceso a la educación más allá de los niveles básicos, ni a los servicios de salud. Sin duda éstos son déficits importantes en la dotación de los activos que influyen en la vulnerabilidad social.

Se reconocen vulnerabilidades derivadas de las severas deficiencias en la prestación del servicio de transporte, especialmente a nivel local: rezago en la dotación de infraestructuras, de unidades de transporte, de calidad de los espacios públicos, el predominio de la movilidad motorizada, la operación insegura e ineficiente del sistema de transporte concesionado que constituye el principal modo de desplazamiento.

También se identifican problemáticas relacionadas con la falta de conectividad intermunicipal, la falta de planeación y la ausencia de transporte masivo, no se pondera el impacto de los nuevos viajes sobre la capacidad de soporte de las infraestructuras urbanas, ni los impactos ambientales. Este es sin duda uno de los problemas que se tendrán que resolver de manera obligada con un esfuerzo de coordinación metropolitana, es decir en los tres gobiernos subnacionales que confluyen en la ZMVM: la Ciudad de México, el Estado de México y el Estado de Hidalgo.

Por último, este trabajo también aporta evidencia sobre la incapacidad institucional de los gobiernos locales y la escasa regulación efectiva que enfrenta la prestación de servicios de transporte público concesionado ante el incremento de la demanda de viajes en asentamientos urbanos dispersos o constituidos en conjuntos habitacionales; a ello se suma la precariedad laboral y la escasa regulación de los operadores. Por lo tanto, existe un problema de gobernanza que requiere otras formas innovadoras para impulsar un pacto entre los actores involucrados: la ciudadanía, los tres órdenes de gobierno, las agencias de gobierno encargadas de la planeación y de ejecutar el PTO-ZNVM, así como los operadores del sistema de transporte concesionado, para garantizar el tránsito a un modelo más eficiente.

## **Reflexión final**

Los hallazgos de este trabajo sugieren la necesidad de una nueva forma de pensar la planeación urbana y las políticas de transporte con el fin de reducir la vulnerabilidad derivada del escaso acceso a los activos que proporcionan una

movilidad de calidad, incluyente y sustentable. Las visiones tradicionales de la planificación urbana, hasta el siglo XX, conceden gran importancia al desarrollo de modos de transporte rápidos y segregados, a las infraestructuras orientadas a aumentar la velocidad y reducir el tiempo del viaje. Bajo este paradigma de la velocidad se diseñaron las ciudades y sus espacios públicos, generando territorios insostenibles (Banister, 2011; Quentin, Mezoued y Kaufmann, 2021; Borja y Solís, 2021)

El PTO-ZNVM carece de una visión sustentable e incluyente de la movilidad urbana, porque sólo incorpora instrumentos de conectividad para garantizar el acceso al AIFA en el menor tiempo posible desde distintas áreas de la metrópoli. Omite el contexto sociodemográfico y los impactos ambientales que no son cosa menor: la contaminación atmosférica y el ruido. Tampoco se aprecia el fomento de la movilidad activa, claro, porque la naturaleza del viajero aéreo no admite este tipo de movilidad.

Una asignatura pendiente, no sólo en torno al PTO-ZNVM, es actualizar los programas de desarrollo municipal. Este ha sido un déficit en la planeación relacionado con la fragmentación o falta de coordinación entre los niveles de gobierno, entre los marcos normativos y entre las agencias u organismos que intervienen en la gestión municipal y metropolitana. Como se pudo apreciar, existe un rezago importante en los procesos de planeación municipal, no sólo porque no están homologados la mayoría de los planes, sino porque los municipios tienen escasas competencias y capacidades institucionales para tomar decisiones respecto al rol que pretenden jugar ante las transformaciones socio-territoriales derivadas de la operación del AIFA.

## Referencias bibliográficas

- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 46-58.
- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography* (19), 1538-1546.
- Borja Ruiz-Apilánhez & Eloy Solís (2021) Movilidad activa: una visión integral e integradora. Madrid: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha
- Connolly, P. y Cruz, MS (2004). Nuevos y viejos procesos en la periferia de la ciudad. En: Aguilar, G. A. (coordinador) *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*, (445-473), Ciudad de México: UNAM. Instituto de Geografía, CRIM, CONACYT y Miguel Ángel Porrúa, editores, México:445-473.

- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (2020). *Índice de Rezago Social 2020*. [https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Indice\\_de\\_Rezago\\_Social\\_2020\\_anexos.aspx](https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Indice_de_Rezago_Social_2020_anexos.aspx)
- Cruz, M.S. (2000). Periferia y suelo urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, *Sociológica*, 15 (42), 9-90.
- Dabenigno, V. (2017). La sistematización de datos cualitativos desde una perspectiva procesual. De la transcripción y los memos a las rondas de codificación y procesamiento de entrevistas. En Borda, P., Dabenigno, V., Freidin, B. y Güelman, M. (eds.), *Estrategias para el análisis de datos cualitativos* (pp. 22-71). *Herramientas para la investigación Social, Serie Cuadernos de Métodos y Técnicas de la investigación social ¿Cómo se hace? N° 2*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Duhau, E. (1998). *Hábitat popular y política urbana*. México: Miguel Ángel Porrúa-Universidad Autónoma Metropolitana.
- Hernández, M., Moreno, E. y Velázquez, M.Á. (2021). El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y los retos de movilidad urbana en la región norte del Valle de México. *Planificación regional: paisaje y patrimonio*, Aranzadi Thomson Reuters, 2021: 413-427.
- Hidalgo, R. y Zunino, H. M. (2011) La urbanización de las áreas periféricas en Santiago y Valparaíso: el papel de las relaciones de poder en el dibujo de la geografía socioresidencial. *Eure Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 37 (111), 79-105.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2000). Censo General de Población y Vivienda 2000.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2019). Censos Económicos. Sistema Automatizado de Información Censal (SAIC) <https://www.inegi.org.mx/app/saic/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Cuestionario ampliado.
- Isunza, G. (2019). Movilidad cotidiana y relaciones de proximidad en la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. En: Orellana A., Miralle-Guash C. y Fuentes L. (editores) *Las escalas de la metrópoli. Lejanía versus proximidad*, (p. 283-314). Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile-RIL.
- periferia de la Ciudad de México" en *Revista EURE*, vol. 37, N° 111, mayo de 2011: 107-129.

- Juárez, J. A. y Torres, T. (2020) Financiamiento a la movilidad motorizada y no motorizada. Ciclovía en Nezahualcóyotl y estación Cuautitlán, Zona Metropolitana del Valle de México. *Revista Transporte y Territorio*, (22),132-158.
- Kaufmann, V. (2008). Les paradoxes de la mobilité. Bourger, s'enraciner. Lausanne: Presses Polytechniques et universitaires romandes. Colection Le soivoir suisse, 46
- Kaufmann, V. (2011). Un droit au changement et à la diversité. Métropolitiques. eu. Recuperado: <https://metropolitiques.eu/Un-droit-au-changement-et-a-lahtml>
- Kaztman, R. (2000) Notas sobre la medición de la vulnerabilidad social. 5° Taller Regional la medición de la pobreza: métodos y aplicaciones. CEPAL México, junio de 2000, p. 275-302.
- Marquet, O. y Miralles-Guasch, C. (2015). The Walkable city and the importance of the proximity environments for Barcelona's everyday mobility. *Cities.The International Journal of Urban Policy and Planning*, (42), 258-266.
- Quentin, L, Mezoued, A. y Kaufmann, V. (2021)- Making the slow metropolis by designing walkability: a methodology for the evaluation of public space design and prioritizing pedestrian mobility. *Urban Research & Practice*.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2020). Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México, con énfasis en el proyecto aeroportuario de Santa Lucía. Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano, Gobierno de México.
- Stuchi, S. y Regina, S. (2022) Experiences of innovation in public services for sustainable urban mobility. *Journal of Urban Management* 11 (2022): 108-122
- Tonon, G. (2009) "La entrevista semi-estructurada como técnica de investigación". En: Tonon, G. (compiladora) reflexiones latinoamericanas sobre investigación cualitativa. Universidad Nacional de La Matanza, Argentina, pp. 47-68.
- Tricarico, L. y Leone, M.I. (2022) Can Social Innovation and Proximity Save Our Cities? Reflections on the "Accelerator for the Local Economy" Case in Milan. Luiss University.
- Vidal, S. (2014). *Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ed. Dunken - IMHICIHU-CONICET.
- Vidal, S. (2019). Movilidad, pobreza y desigualdades socio-territoriales: la periferia metropolitana de Buenos Aires como escenario de conflictos. En Vidal, S. y Liberali, A. (Coord.) *Movilidad y pobreza: otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial*. Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.

- Winarso, H., Hudalah, D. y Firman, T. (2015). Peri-urban transformation in the Jakarta metropolitan area. *Habitat International*, 49, 221-229.
- Woltjer, J. (2014) A Global Review on Peri-Urban Development and Planning. *Journal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 25 (1), 1-16.
- Yáñez, V., Muñoz, C. y Dziekonski, M. (2017) Vulnerabilidad socio-territorial: posibilidad de determinarla a partir de una construcción metodológica. *Revista Geográfica Venezolana*, 58 (1), 148-163.



# **MOVILIDAD RESIDENCIAL EN CONTEXTOS DE VULNERABILIDAD: LOS CAMBIOS DE RESIDENCIA DE LOS SECTORES POPULARES**

Matilde Malizia

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES TERRITORIALES Y TECNOLÓGICAS PARA LA PRODUCCIÓN DEL HÁBITAT  
(INTEPH, CONICET-UNT)

matumalizia@yahoo.com.ar

## **Introducción**

Este trabajo se propone indagar si los cambios de residencia implementados por los sectores populares para acceder a una vivienda inciden en la mejora de sus condiciones de vida. La mirada se centra en un caso en particular, el barrio José Colombres (Municipio Tafí viejo), localizado al noroeste del aglomerado Gran San Miguel de Tucumán<sup>1</sup>, en el pedemonte de la Sierra San Javier —ubicado al oeste del aglomerado con orientación norte-sur—. Esta área, caracterizada por sus propicias condiciones paisajísticas y ambientales pero también por el fuerte avance de la urbanización y la agricultura que ejercen presión provocando importantes desequilibrios ambientales, suelen estar reservadas —sobre todo por el mercado inmobiliario— para residencia de los grupos con ingresos económicos

---

<sup>1</sup> El aglomerado Gran San Miguel de Tucumán está compuesto por 6 municipios y 8 comunas rurales. Los municipios tienen mayor población y mayores ingresos que las comunas rurales, lo que determina diferencias en su capacidad de gestión. Los grupos sociales que habitan esas unidades administrativas son heterogéneos, lo cual implica también una diferenciación muy marcada en las demandas de infraestructuras, bienes y servicios, complejizando la adecuada gestión del área metropolitana.

medio y/o elevado. No obstante, desde hace algunas décadas, están comenzado a ser habitados también por grupos con escasos ingresos.

Incorporar la dimensión territorial en el análisis de la movilidad residencial implica mirar los entornos barriales, teniendo en cuenta localización y condiciones ambientales, y es un factor crítico al momento de comprender los cambios de residencia. Su importancia radica en su capacidad para estimular o limitar el desarrollo de prácticas habitacionales (trayectorias y estrategias) que generan acceso o no al uso complejo de la ciudad (Di Virgilio, 2014; Bonvalet y Dureau, 2002)<sup>2</sup>.

Elegir —cuando se puede— donde vivir es optar por una relación con la ciudad y su entorno inmediato tanto ambiental como social (Ramírez, 2018; Di Virgilio, 2014; Bonvalet y Dureau, 2002; Cosacov, 2014) considerando las diferentes capacidades, decisiones, objetivos y recursos que las familias y sus miembros ponen en juego y que dependen de la posición que ocupan en la estructura social (Bourdieu, 1996). Los cambios de residencia implican modificaciones en la forma de tenencia, tipo y calidad de la vivienda como en las condiciones de vida de sus residentes (Cosacov, Di Virgilio y Najman, 2018)<sup>3</sup>. Mientras que los grupos con ingresos económicos suficientes pueden elegir la localización y el tipo de vivienda, los sectores vulnerables se enfrentan con múltiples limitaciones para dar respuesta a sus necesidades habitacionales impuestas, sobre todo por el mercado laboral, de suelo y vivienda. De este modo, las desiguales capacidades que tienen las personas para acceder y construir el territorio ponen de manifiesto diversos procesos de diferenciación socio-espacial.

Los tipos de movilidad resultante se definen a partir de la relación entre oportunidades y limitaciones habitacionales y posibilidades y expectativas de los grupos familiares, teniendo en cuenta condicionantes individuales y contextuales. Los condicionantes individuales se refieren, sobre todo, a la etapa del ciclo de vida de los integrantes de la familia, composición familiar, capacidades económicas, autopercepción y percepción del entorno barrial y de la vivienda en la cual se habita. Mientras que los segundos aluden a factores estructurales como la dinámica del mercado de suelo y/o vivienda nueva y/o vacante, la dinámica del mercado de trabajo, la localización y el entorno del barrio destino y la

---

<sup>2</sup> Las dimensiones asociadas a las trayectorias y estrategias residenciales suelen adoptar una perspectiva temporal a largo plazo que excede una etapa específica del ciclo vital del hogar e implica balances, motivos y oportunidades que están presentes a lo largo de la historia familiar (Comas y Marquez, 2017).

<sup>3</sup> El término condiciones de vida implica la combinación de ciertos niveles de carencia y de satisfacción de diferentes dimensiones económicas, sociales y ambientales asociadas con las nociones de pobreza (carencia) y calidad de vida (logro) (LLovet y Scarponetti, 2019; Celemín y Velázquez, 2011; Velázquez 2008). Pone de manifiesto las diferencias socioeconómicas que existen en una sociedad y que repercuten en diversos ámbitos como vivienda, salud, educación y condiciones ambientales, entre otros (Paolasso, Longhi y Velazquez, 2019).

disposición y acceso a servicios de infraestructura y equipamiento social (Cruz y Xavier, 2011 y Knox, 1982, en Di Virgilio 2014:13; Di Virgilio y Gil y de Anso, 2012; Jiménez Blasco, 1989). Esto da lugar al establecimiento de trayectorias (direccionalidad de los cambios de residencia) y estrategias residenciales (motivos que guían las decisiones y acciones implementadas) (Di Virgilio, 2014; Duhau, 2003; Dureau, 2002) que reflejan los mecanismos implementados por las familias y sus hogares para acceder al hábitat y la vivienda.

Este capítulo se organiza en siete apartados. Comienza con una descripción del enfoque metodológico empleado para la recolección y análisis de los datos. Luego se presenta el lugar donde se desarrolló el estudio teniendo en cuenta sus características sociales, espaciales y ambientales. Posteriormente se aborda el proceso de urbanización del barrio a partir de la década en que llegaron los/as encuestados; las motivaciones que condujeron los cambios de residencia —estrategias residenciales—; los tipos de movilidad residencial resultantes —trayectorias residenciales— teniendo en cuenta el último tramo de movilidad implementado por las familias; y el tipo, calidad y tenencia de la vivienda de origen y actual. Por último, en las reflexiones finales se retoman los principales argumentos que guiaron este artículo cuyos resultados provienen de la retroalimentación entre la teoría y la práctica.

## Aproximaciones metodológicas

El enfoque metodológico propuesto se valió de un abordaje mixto, con herramientas cuali-cuantitativas para la recolección y el análisis de los datos (Mendizábal, 2019; Guber, 2009; Vasilachis de Gialdino, 2019). El trabajo de campo se llevó a cabo durante el año 2021, en el marco de un convenio de colaboración entre la Secretaría de Promoción Social y Desarrollo Inclusivo de la Municipalidad de Tafí Viejo y el equipo de vinculación tecnológica Mejora del Hábitat Participativo del Instituto de Investigaciones Territoriales y Tecnológicas para la Producción del Hábitat (MHaPa, INTEPH)<sup>4</sup>. Durante el mismo se realizaron 275 encuestas socio-habitacionales al 90,5% de las familias del barrio (Neiman y Quaranta, 2006; Yuni y Urbano, 2014)<sup>5</sup>. En todos los casos se encuestó a jefes/as de hogar, sus cónyuges u otros miembros de la familia con diferentes parentescos con el/la jefe/a de hogar. Las encuestas incluyeron variables demográficas

---

<sup>4</sup> El equipo de vinculación tecnológica MHaPa tiene por objetivo trabajar en la inclusión activa, fundamentalmente de la población en situación de vulnerabilidad, en diversos proyectos de mejora participativa del hábitat. En la actualidad es un Servicio Técnico de Alto Nivel del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

<sup>5</sup> Las familias restantes se negaron a completar la encuesta por motivos personales o bien porque no se los encontró en sus domicilios.

(edad, conformación del grupo familiar, lugar de residencia anterior, estrategias residenciales, entre otras), habitacionales (características del hábitat previo y actual, calidad de la vivienda, el entono donde se ubica, tenencia de la tierra, entre otras), socio-económicas (dinámicas laborales, entre otras) y ambientales (entono donde se ubica).

Para estudiar la movilidad residencial, se tuvieron en cuenta tres componentes: la localización y entorno del barrio destino; las decisiones que guiaron la mudanza —estrategias residenciales— y la direccionalidad del cambio de residencia —trayectorias—; y la forma de tenencia, tipo y características de la vivienda a la que acceden. En esta investigación se reconstruyó el último tramo de las trayectorias y estrategias residenciales de los grupos familiares encuestados teniendo en cuenta el lugar de residencia anterior y los motivos que condujeron a la mudanza. Como señala Di Virgilio (2014), las pautas de movilidad se definen a partir de las oportunidades y limitaciones, es decir posibilidades y expectativas, que se configuran en torno a la existencia de tierra y/o vivienda nueva o vacante, a la dinámica del mercado de suelo y/o vivienda, la dinámica del mercado laboral, a la disposición de servicios de infraestructura y de equipamiento social.

## **El entorno barrial: un contexto socio-ambiental diverso**

El Municipio Tafí Viejo surgió como una villa veraniega ubicada a 15 km de la capital tucumana. Su desarrollo estuvo ligado a la instalación de los Talleres Ferroviarios inaugurados en el año 1910 destinados al montaje, reparación y conservación de locomotoras y vagones. La instalación de estos talleres se enmarcó en el proceso de industrialización por sustitución de importaciones que tendría profundas consecuencias en el desarrollo intra e interurbano regional; significó la creación de una importante fuente de trabajo para la población del norte del país e impulsó la economía tucumana por acción directa del Estado (Bazán, 1992)<sup>6</sup>. Esto convirtió a aquella villa veraniega en una pujante localidad con características industriales, extendiendo considerablemente su espacio urbano. En el año 1980, luego de su etapa de esplendor, los talleres ferroviarios fueron cerrados bajo un programa de reordenación ferroviaria implementado por la última dictadura cívico-militar (Sosa Martos, 2015). Su reinauguración en 1984 no produjo grandes modificaciones en la ya golpeada economía local y finalmente, en la década de los 90, a partir del proceso de privatización impulsado

---

<sup>6</sup> La construcción de estos talleres, considerados los mejores de Sudamérica, trajo aparejada la edificación de viviendas, clubes, campos deportivos, almacenes, comedores, establecimientos educativos y de salud, entre otros. Arribaron profesionales, obreros especializados, comerciantes y empleados públicos ligados al sector terciario y trabajadores por cuenta propia. Se estima que, a principios de 1950 trabajaban en la planta alrededor de 15.000 personas (Blanco, 2007).

por el gobierno nacional, cerraron los talleres dejando sin trabajo a numerosas familias. El declive de la estructura productiva y economía local trajo aparejado el aumento del desempleo en el municipio (Osatinsky, 2019) y el consecuente aumento del déficit habitacional.

Es la administración que más incrementó su superficie urbanizada en las últimas dos décadas (Malizia, Boldrini y Paolasso, 2018). Su crecimiento fue cualitativa y cuantitativamente diferente como consecuencia de la aplicación de distintos modelos de desarrollo que impulsaron políticas de expansión urbana progresivamente desiguales en la producción del espacio urbano (Malizia, Boldrini, Ruíz Peyré, 2018). Abarca el 8,7% del total de la superficie urbanizada del aglomerado (unas 1825 ha aproximadamente) y concentra el 6,3% del total de la población metropolitana (alrededor de 56.400 personas). En el año 2010 de las 14.108 viviendas registradas en el municipio el 11,3% tenía necesidades básicas insatisfechas y el 24,9% presentaba déficit habitacional cuanti y cualitativo y se concentraban en barrios populares (Secretaría de Estado de Gestión Pública y Planeamiento, 2015). Estos barrios, como es el caso de José Colombres, suelen localizarse en las periferias del municipio, en áreas en las que los usos urbano-rural se entremezclan.

Por otro lado, parte de este municipio y el barrio en particular, se localizan en el área de contacto entre el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán y la Sierra San Javier —ubicada al oeste del aglomerado—, en una franja pedemontana que se caracteriza por un uso del suelo mixto en la que se combina el pedemonte de la Sierra San Javier con actividades agrícolas —principalmente plantaciones de citrus— y parches de uso residencial (Figura 1).

La Sierra San Javier está cubierta en su mayor parte por la ecorregión de Yungas. Se caracteriza por sus paisajes atractivos vinculados al entorno montañoso, espejos de agua y abundante vegetación (Malizia, Boldrini y Paolasso, 2018). Tiene un rol clave en el equilibrio ambiental de toda la región ya que regula las condiciones climáticas y es la principal zona de recarga de los acuíferos que nutren de agua potable a buena parte de la ciudad. No obstante —y pese a ser un área protegida, el Parque Sierra San Javier y Parque Provincial Aconquija— es un área de elevada fragilidad dado el progresivo avance de la urbanización y de áreas de cultivo. Esto está generando importantes desequilibrios ambientales que tienen como consecuencia, por ejemplo, la modificación de los torrentes de agua que provocan inundaciones y el desborde de ríos y canales de desagüe que afectan, sobre todo, a la población que reside en su área de influencia.

El barrio José Colombres se ubica en esta franja pedemontana susceptible a la erosión hídrica y propensa a inundaciones. Además, limita al norte con el arroyo Nueva Esperanza —con orientación oeste-este— que en épocas estivales de máximas precipitaciones aumenta su torrente profundizando su cauce, socavando y ensanchando sus márgenes y ocasionando importantes problemas para los sectores allí asentados. En este arroyo también es notable la presencia

de residuos sólidos urbanos que son arrojados por los/as vecinos/as ante un ineficiente —y muchas veces ausente— sistema de recolección. Todo esto promueve la proliferación de vectores —potenciales transmisores de enfermedades—, el deterioro del paisaje, la contaminación ambiental y condiciones de vida no sostenibles para quienes habitan en sus inmediaciones (A. Malizia *et al.*, 2020).

Este barrio, integrado a su vez por los sectores Cortada de Martorell, Niño Jesús, Calle Chacabuco y Ampliación Meloni, está compuesto por 8 manzanas irregulares en las que habitan unas 1000 personas. Se trata de un barrio con calles de tierra y en mal estado, con agua estancada proveniente de los precarios sistemas de desagüe de las viviendas y que además en época de lluvias se inundan, dificultando la circulación de los/as vecinos/as en forma permanente. Los espacios públicos y el equipamiento comunitario, educativo, sanitario y comercial son escasos y/o nulos y no están debidamente cualificados. Ante esta situación los/as vecinos/as sostienen 5 comedores sociales que atienden a más de 100 niños y 40 familias dos o tres veces por semana.

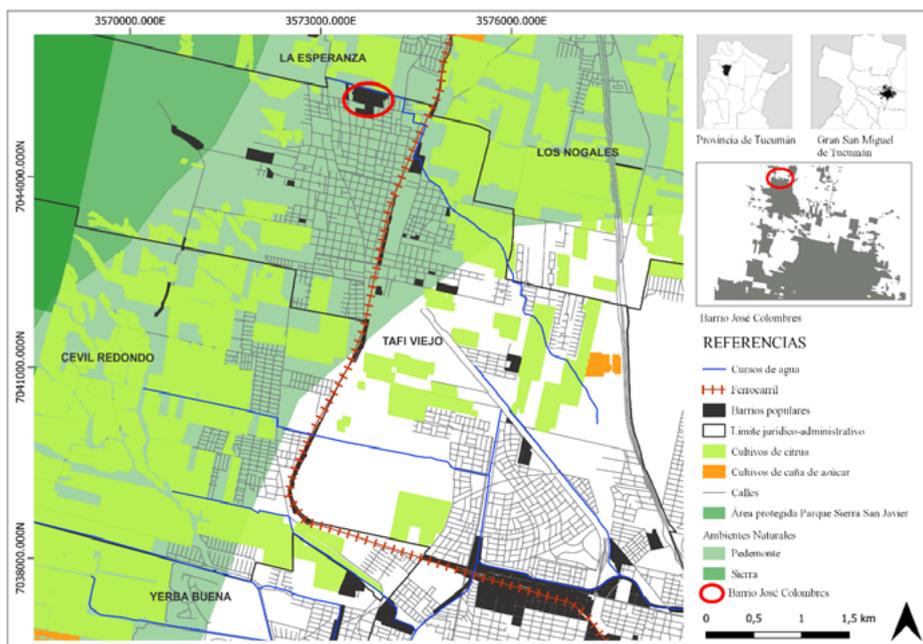


Figura 1. Localización del barrio José Colombres.

Fuente: Capas vectoriales: Instituto de Estudios Geográficos (límite jurídico-administrativo; calles y cursos de agua); RIDES (ferrocarril, ambientes naturales, áreas protegidas y cultivos); RENABAP y Base de datos Malizia y Boldrini (barrios populares). Marco de Referencia: EPSG: POSGAR 2007/Argentina 3. Proyección: Gauss — Krüger.

## El proceso de poblamiento: la llegada al barrio

El proceso de poblamiento del barrio fue paulatino y se produjo mediante la ocupación de tierras. Sus orígenes se remontan a fines de la década de 1940 con la llegada de los primeros grupos familiares en busca de un lugar donde vivir. Hacia fines de la década del 1980 sólo vivían en el barrio 21 familias, es decir el 7,63% de los encuestados. No obstante, este proceso recién cobro fuerza durante las décadas siguientes. Durante la década de 1990 llegaron al barrio 33 familias; en la década del 2000 arribaron 80, en la década de 2010 llegaron 105 y durante el inicio de la década actual 12. Además, dado el extenso proceso de poblamiento que caracteriza a este barrio, se registraron 23 casos en los que los/as encuestados/as nacieron en el barrio y optaron por quedar a vivir en allí (Cuadro 1). El aumento poblacional de los barrios populares pone en evidencia el deterioro de las condiciones de vida de los habitantes en el marco de la continuidad de un proceso de informalidad, empobrecimiento y profundización de las condiciones de desigualdad (Boldrini, 2018).

Década	Cantidad de grupos familiares
1940	1 (0,36)
1950	3 (1,09%)
1960	2 (0,73%)
1970	7 (2,55%)
1980	8 (2,91%)
1990	33 (12%)
2000	80 (29,09%)
2010	105 (38,18%)
2020	12 (4,36%)
Nacidos en el barrio	23 (8,36%)
Sin datos	1 (0,36%)
Total	275 (100%)

*Cuadro 1.* Año en las que las familias arribaron al barrio.

Fuente: relevamiento socio-habitacional implementado por técnicos de la Municipalidad de Tafí Viejo y del equipo de vinculación tecnológica MHAPA (UNT-CONICET).

Sus habitantes presentan condiciones laborales diversas. De las 630 personas mayores de 18 años, solo el 53,2% está ocupada, mientras que el 34,4% manifestó estar desocupada y el resto son estudiantes, pensionados y/o jubilados de oficio. Los tipos de ocupación son múltiples entre los que predominan los/as cosecheros/as (19%), es decir personas que se dedican a la recolección en los campos de cultivo de limones y caña de azúcar; los/as empleados/as de la construcción (15,8%); en el sector estatal (11%); en el servicio doméstico (10%) y en el comercio (10%). El 34,2% restante realizan otras actividades —mecánicos, docentes, personal de seguridad, entre otros— que analizadas por separado tienen una escasa incidencia en el conteo total. Además, la mayoría de los/as encuestados/as llevan a cabo sus actividades de manera informal, es decir sin estar en relación de dependencia con sus empleadores.

## Las decisiones que guiaron el cambio de residencia

Como señala Delaunay y Dureau (2004), las decisiones de la nueva localización de la vivienda se producen en la intersección entre el significado que le confieren las personas a la ubicación de la vivienda en la ciudad y la consideración de los recursos disponibles con los que cuenta el barrio (familiares, extra familiares y de la propia ciudad). El análisis de estas decisiones pone de manifiesto las estrategias residenciales desplegadas por los actores sociales, teniendo en cuenta que se trata de un conjunto de prácticas y decisiones de los grupos familiares —en este caso en particular del/la jefe/a de hogar—, destinadas a acceder al hábitat y la vivienda y que satisfaga sus necesidades no cubiertas en la vivienda y barrio de origen.

A partir de las respuestas obtenidas se elaboraron 4 categorías de análisis (Cuadro 2). La primera hace referencia a las múltiples situaciones familiares que guiaron la decisión de mudarse al barrio (52,36%). Entre las mismas cabría resaltar la formación del núcleo familiar propio, la emancipación del hogar materno/paterno y la cercanía a redes de sociabilidad y ayuda mutua —principalmente familiar—. En segundo lugar, mencionaron distintas situaciones económicas y/o laborales (31,64%). Entrás las mismas prevalece la posibilidad de acceder a un terreno y/o vivienda propia seguido de la necesidad de desocupar y/o devolver el terreno y/o la vivienda donde residían ya que era prestada por algún familiar y/o amigo. En menor medida mencionaron aspectos vinculados con la disconformidad y el malestar percibido en el barrio de origen (5,82%) vinculado con hechos de violencia e inseguridad experimentados por algún miembro del grupo familiar, o bien como resultado de un proceso de desalojo experimentado en sus viviendas anteriores. Este motivo, “ajeno a la voluntad” (Cosacov, Di Virgilio y Najman, 2018: 110), pese a su baja incidencia en el análisis

integral, ocupa un lugar central en tanto da señales acerca de las condiciones estructurales que enmarcan las prácticas de los sectores populares y hacen que las soluciones habitacionales no alcancen un alto nivel de estabilidad. La última categoría está integrada por los/as encuestados/as que nacieron en el mismo barrio y que hasta el momento del relevamiento no habían puesto en marcha un proceso de movilidad residencial, y por quienes se negaron a responder a esta pregunta mostrando falta de interés ante la misma o bien desconocimiento de la respuesta.

Motivos	Cantidad de grupos familiares
Situaciones familiares	144 (52,36%)
formación del núcleo familiar propio	49 (17,82%)
emancipación del hogar de origen	45 (16,36%)
cercanía a redes de sociabilidad	22 (8%)
problemas en el hogar de origen	17 (6,18%)
separación del núcleo familiar propio	11 (4%)
Situaciones económicas y/o laborales	87 (31,64%)
posibilidad de acceder a un terreno/vivienda	59 (21,45%)
devolución del terreno/vivienda donde residía	25 (9,09%)
razones laborales	3 (1,09%)
Situaciones problemáticas en el barrio de origen	16 (5,82%)
inseguridad y/o violencia	9 (3,27%)
desalojo del barrio de origen	7 (2,55%)
Otras situaciones	28 (10,18%)
nació en el barrio	23 (8,36%)
sin datos	5 (1,82%)
Total	275 (100%)

**Cuadro 2. Motivos que guiaron el cambio de residencia.**

Fuente: relevamiento socio-habitacional implementado por técnicos de la Municipalidad de Tafí Viejo y del equipo de vinculación tecnológica MHPA (UNT-CONICET).

## Tipos de movilidad residencial

A partir de las encuestas realizadas se reconstruyó el último tramo de las trayectorias residenciales de las familias y se las clasificó en cuatro categorías en función de la escala espacial: movilidad intraurbana (interbarrial e intrabarrial); intraprovincial; interprovincial y sin datos (Cuadro 3). La movilidad intraurbana aporta la mayor parte de los movimientos residenciales —el 89,09%— e incluye dos variantes. La primera, denominada movilidad interbarrial se refiere a un patrón de movilidad cateterizado por traslados de corta distancia cuyo punto de origen se localiza en distintas áreas del aglomerado Gran San Miguel de Tucumán. La segunda, movilidad intrabarrial, se refiere a aquellos movimientos que tienen su punto de origen y destino en el interior del mismo barrio poniendo de manifiesto la situación de vulnerabilidad socio-espacial en la que se encuentran pese a los cambios de residencia.

La movilidad intraprovincial se refiere a aquellos movimientos que incluyen trayectos desde distintos municipios y comunas rurales del interior de la provincia de Tucumán hacia este barrio. Son trayectos de mediana distancia que refleja la llegada de familias en busca de mejores condiciones de vida, en tanto consideran que vivir en la ciudad les brindará mejores posibilidades laborales y les permite acceder con más frecuencia a la centralidad principal de la provincia y a ciertos bienes y servicios. Esta categoría incluye al 5,45% de los casos que proceden, sobre todo, de las localidades de El Cadillal y Nueva Esperanza, ubicadas a unos 20 km al noreste y 5 km al noroeste del barrio respectivamente.

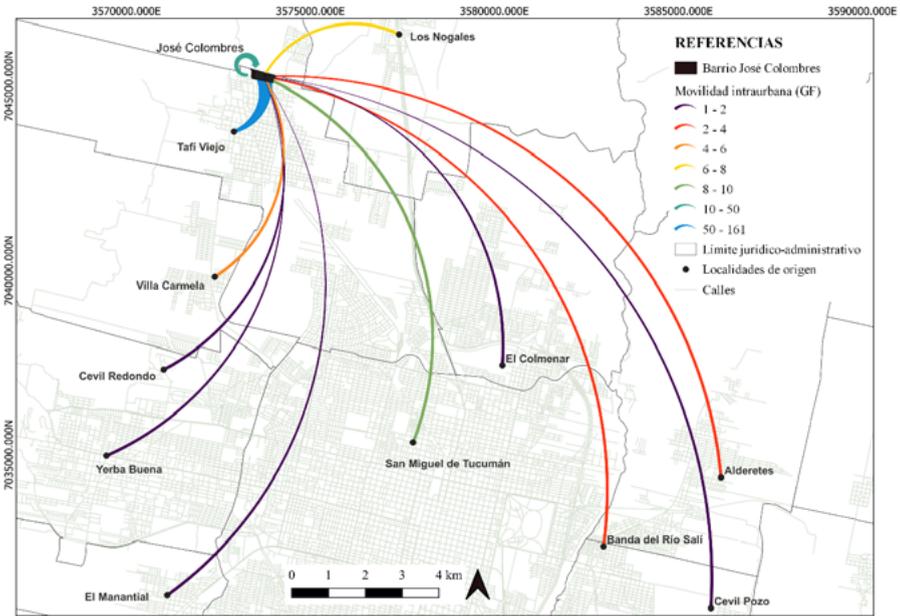
El tercer tipo es la movilidad interprovincial y se refiere a los cambios de residencia llevados a cabo entre provincias de Argentina. Este tipo de movilidad tiene una incidencia muy baja en el conjunto estudiado —2,18%— y sus miembros provienen de las provincias de Jujuy, Salta y Neuquén. Estos trasladados responden principalmente a situaciones familiares y/o económicas como la formación del propio núcleo familiar y/o la búsqueda de trabajo. Por último, el 3,27% de los/as encuestados/as optó por no responder esta pregunta posiblemente por desconocimiento de la respuesta.

Tipos de movilidad residencial	Cantidad de grupos familiares
Movilidad intraurbana	245 (89,09%)
interbarrial	197 (71,64%)
intrabarrial	48 (17,45%)
Movilidad intraprovincial	15 (5,45%)
Movilidad interprovincial	6 (2,18%)

Sin datos	9 (3,27%)
Total	275 (100%)

**Cuadro 3. Tipos de movilidad residencial identificadas.**

Fuente: relevamiento socio-habitacional implementado por técnicos de la Municipalidad de Taquí Viejo y del equipo de vinculación tecnológica MHAPA (UNT-CONICET).



**Figura 2. Movilidad intraurbana (interbarrrial e intrabarrrial).**

Fuente: Capas vectoriales: Instituto de Estudios Geográficos (límite jurídico-administrativo y calles); Base de datos Malizia y Boldrini y Municipalidad de Taquí Viejo-MHAPA (área de estudio y movilidad intraurbana). Marco de Referencia: EPSG: POSGAR 2007/Argentina 3. Proyección: Gauss – Krüger.

## Las condiciones de la vivienda de origen y de destino

En este apartado se analiza el tipo, calidad y forma de tenencia de la vivienda tanto en el barrio de origen como en el barrio destino para comprender tanto los cambios como los arreglos residenciales desplegados por las familias para

mejorar sus condiciones de vida. Así los tipos de vivienda parecen marcar etapas en las trayectorias residenciales de las familias (Cuadro 4).

En el barrio de origen prevalece el formato casa, seguido en menor medida por pieza y departamento. En todos los casos solo el 27,64% manifestó ser propietario del terreno y la vivienda, el 26,9% explicaron que eran ocupantes por préstamo —sobre todo de un familiar—, el 21,45% tenía algún nivel de parentesco con el/la jefe/a de hogar y solo el 13,46% declararon que eran inquilinos formales. Esta situación expresa la inestabilidad económica en la que se encontraban las familias encuestadas antes de la mudanza producto, muchas veces, de los condicionamientos impuestos por la interrelación entre la dinámica del mercado laboral —que acarrea dificultades para ahorrar y acceder al sistema financiero formal— y de suelo y/o vivienda nueva y/o vacante (Comas y Marques, 2017, Di Virgilio y Gil y de Anso, 2012). De este modo la mudanza hacia el barrio de destino implica la posibilidad de acceder a un terreno y vivienda propia, aparece como el punto de llegada deseado en la mayoría de los casos analizados y representa un factor de peso en la toma de decisiones al momento de optar por el cambio de residencia.

Tipo de tenencia	Tipo de vivienda			Sin datos
	Casa	Pieza	Departamento	
Propietario	73 (26,55%)	2 (0,73%)	1 (0,36%)	
Ocupante por préstamo	67 (24,36%)	7 (2,55%)		
Relación de parentesco con el/la jefe/a de hogar propietario/a	57 (20,73%)	1 (0,36%)	1 (0,36%)	
Inquilino	27 (9,82%)	2 (0,73%)	8 (2,91%)	
Ocupante por trabajo	4 (1,45%)			
Otras situaciones	6 (2,18%)			
Totales	234 (85,09%)	12 (4,36%)	10 (3,64%)	19 (6,91%)

**Cuadro 4. Tipo y tenencia de la vivienda de origen.**

Fuente: relevamiento socio-habitacional implementado por técnicos de la Municipalidad de Tafi Viejo y del equipo de vinculación tecnológica MHAPA (UNT-CONICET).

En el barrio destino todas las viviendas registradas son casas. En el 66,5% de los casos la tenencia es informal, solo el 26,5% posee boleto de compra-venta y el 6,55% restantes escritura. Esto está estrechamente vinculado con las diferentes formas de acceso al lote y/o a la vivienda identificadas en el barrio. Predomina la compra del lote y/o la vivienda a familiares y/o vecinos/as, seguido de la cate-

goría donación y/o herencia de algún familiar cercano y luego por la ocupación de hecho. Los/as encuestados/as restantes mencionaron otras situaciones, con escasa incidencia en el análisis general, como el préstamo de la vivienda o la adquisición a través del alquiler o la permuta. Unos pocos encuestados/as optaron por no brindar esta información al sentirse interpelados por la pregunta (Cuadro 5).

En el barrio José Colombres la informalidad actúa como un emergente de las necesidades y demandas de los sectores populares que están imposibilitados de acceder a un terreno y vivienda propia a través del mercado formal. Las familias despliegan una batería de opciones informales —esperando en el futuro su regularización— como la ocupación de áreas que no están abiertas al mercado formal o de zonas que están en condiciones de vulnerabilidad ambiental. Este último aspecto, muy vinculado con el caso de estudio, implica la ocupación de tierras sin condiciones para ser usadas como destino residencial, inundables, sin infraestructuras, accesibilidad, con contaminación del suelo y cercanas a focos ambientales críticos (Clichevsky, 2012).

Formas de acceso	Cantidad de grupos familiares
Compra	115 (41,82%)
Donación/herencia	68 (24,73%)
Ocupación de hecho	43 (15,64%)
Préstamo	20 (7,27%)
Otras situaciones	21 (7,64%)
Sin datos	8 (2,91%)
Total general	275 (100%)

*Cuadro 5. Formas de adquisición del lote.*

Fuente: relevamiento socio-habitacional llevado adelante por técnicos de la Municipalidad de Tafí Viejo y el Equipo de Vinculación Tecnológica MHAPA (UNT-CONICET); base de datos del equipo de vinculación tecnológica MHaPa (2016).

Las viviendas del barrio destino poseen escaso grado de consolidación, puesto de manifiesto a través de los materiales utilizados y la escasa e informal provisión de los servicios básicos<sup>7</sup>. El material predominante del piso es el contrapiso de cemento, seguido por cerámicos o tierra apisonada. En las paredes

<sup>7</sup> El relevamiento implementado no consideró entre sus preguntas la calidad de las viviendas en el barrio de origen, motivo por el cual no fue posible realizar un análisis comparativo de este aspecto.

predomina la mampostería de bloques de cemento, ladrillos o madera. En los techos el material preponderante es la chapa, aunque suelen presentar profundas deficiencias en su colocación. Otros materiales como loza, plástico o teja son escasamente utilizados.

El acceso a los servicios básicos es limitado. La ausencia o baja cualificación de la provisión e instalación intradomiciliaria repercute de manera negativa en los sectores vulnerables y las acciones que pueden implementar para solucionar dichas carencias no suelen resolverse de manera apropiada. El servicio de luz eléctrica es el más extendido en el barrio. Si bien la mayoría de los/as encuestados/as posee medidores en sus viviendas instalados por la empresa de energía; las conexiones intradomiciliarias no están realizadas de manera adecuada y formal. La red de gas natural se encuentra muy poco extendida, solo el 7,3% manifestó estar conectados de manera formal a esta red. Se trata de las viviendas ubicadas sobre la calle principal que bordea el barrio y que en términos generales tiene un mejor grado de consolidación. El resto de los/as encuestados/as recurre al uso de gas envasado para cocinar y en menor medida al uso de leña. La provisión de agua potable en la mayoría de los casos clandestina, las viviendas poseen conexiones informales a través de mangueras instaladas en forma precaria por los/as vecinos/as. Solo el 8% —o sea 22 grupos familiares— no tiene agua en sus viviendas. De los restantes el 43,8% no posee conexión individual, es decir que el caño/manguera principal que provee de agua a la vivienda es compartida con algún familiar que vive en el mismo lote (39,1%) o bien comunitaria, es decir compartida con vecinos/as de lotes próximos (4,7%). El sistema de red cloacal es uno de los servicios básicos menos extendido en el aglomerado; y en las zonas sin ningún tipo de red de saneamiento, la proximidad entre pozos ciegos y perforaciones también constituye un factor que agrava la contaminación ya de por sí existente dada la mala calidad constructiva de dichas obras sanitarias. El 74,5% de las viviendas no está conectada a esta red; y de las que sí están conectadas, muchas es de manera informal situación que provoca el derrame de líquidos cloacales en las calles del barrio y/o en el arroyo Nueva Esperanza. De las viviendas que no poseen conexión a red cloacal, el 67,6% tiene pozo ciego sin tratamiento adecuado; mientras que el 27,5% tiene pozo ciego con cámara séptica; y el 3,4% restante no posee instalado ningún sistema adecuado para el desagote y tratamiento de líquidos cloacales. De este modo, al analizar tanto el tipo y calidad como la tenencia de la vivienda en el barrio destino, se advierte que los cambios de residencia implementados parecen no haber producido profundas modificaciones en las condiciones habitacionales de la población estudiada.

## Reflexiones finales

En esta investigación se aborda la manera en que los sectores populares del aglomerado Gran San Miguel de Tucumán despliegan diferentes acciones para acceder a una vivienda. Si bien, en esta oportunidad se aborda solo el último tramo de las trayectorias y estrategias residenciales desplegadas por los grupos familiares encuestados, se optó por referir a este abordaje en tanto pone en evidencia las situaciones habitacionales en las que viven estos grupos. Analizar las prácticas residenciales permite vincular experiencia de clase con modos desiguales de habitar la ciudad.

El barrio José Colombres está ubicado en la franja pedemontana del aglomerado, en el área de contacto entre la Sierra San Javier —hacia el oeste— y el aglomerado, no obstante su cercanía a un área natural de envergadura no es suficiente para revertir sus condiciones espaciales y ambientales desfavorables. La elevada contaminación del arroyo Nueva Esperanza —límite norte del barrio— originada por la presencia de microbasurales, de residuos provenientes de la industria citrícola y el descarte de líquidos cloacales, acarrea importantes problemas para quienes viven en sus proximidades. Todo esto confluye en el deterioro del paisaje, la contaminación ambiental y el establecimiento de condiciones de vida no sostenibles para quienes habitan en sus inmediaciones.

Pese a estas condiciones, en la mayoría de los casos encuestados prevalece la posibilidad de acceder a un lote y vivienda propia por sobre las condiciones mínimas de habitabilidad del barrio y de las viviendas a las que se accede. Tener una casa propia representa la emancipación de la casa materna y/o paterna e implica la posibilidad de desarrollar nuevas actividades —como la instalación de pequeños comercios— y constituye un factor de peso en la toma de decisiones al momento de cambiar el lugar de residencia.

Indagar en las estrategias y trayectorias residenciales desplegadas permite no solo conocer los cambios de residencia de la población sino también incorporar otra arista en el análisis de la dinámica residencial tendiente a comprender el proceso de configuración de la ciudad. Además, este análisis coloca al estado y su rol en el proceso de configuración territorial en el centro del debate. La réplica sistematizada de abandono sobre estos grupos, hace que también se naturalice y multiplique la opción de vida en espacios carentes de condiciones espaciales y ambientales dignas, mejorados en base al esfuerzo comunitario. La anticipación de políticas estructurales parece inalcanzable, cuando las actuales operatorias destinadas a la integración socio urbana de los barrios existentes resulta insuficiente y enfrenta duras críticas en cuanto a la reversión cualitativa de la fragmentación socio-espacial. Conocer el modo en que se pueblan los barrios donde operan estas políticas debe ser un dato imprescindible de todo

equipo técnico que interviene en el territorio, con el fin de formular medidas específicas para cada lugar —a través de dinámicas participativas—, enlazando sus posibilidades actuales de supervivencia a sus capacidades, alojadas en la memoria reciente de las familias.

## Referencias bibliográficas

- Bazán, A. R. (1992). *El Noroeste y la Argentina contemporánea (1853-1992)*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.
- Blanco, M. B. (2007). Talleres Ferroviarios de los Ferrocarriles del Estado. El Papel de la Escuela de Arte y Oficios de Tafi Viejo en la Capacitación y Formación de la Mano de Obra, Tucumán 1923-1945. En *XI Jornadas Interescuelas*, llevadas a cabo en el Departamento de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Tucumán, Tucumán.
- Boldrini, P. (2018). Informalidad en el Gran San Miguel de Tucumán. En M. C. Cravino (ed.), *La ciudad (re) negada: aproximaciones al estudio de asentamientos populares en nueve ciudades argentinas* (pp. 127-149). Buenos Aires: Universidad General Sarmiento.
- Bonvalet, C. y Dureau, F. (2002). Los modos de habitar: unas decisiones condicionadas. En F. Dureau, V. Dupont, E. Lelièvre, E., J. Levý y T. Lulle (coords.), *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional* (pp. 69-87). Bogotá: Alfaomega.
- Bourdieu, P. (1996). *Cosas Dichas*. Barcelona: Gedisa editorial.
- Celemín, J. P. y Velázquez, G. A. (2011). Análisis de la relación entre ambiente y calidad de vida desde una perspectiva geográfica. *Revista Huellas*, (15), 34-50.
- Clichevsky, N. (2012). Informalidad urbana: Abordajes teórico-metodológicos y políticas estatales. Algunas reflexiones sobre sus interrelaciones. En M. C. Cravino (comp.), *Repensando la ciudad informal en América Latina* (pp. 117-148). Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Comas, G. y Marquez, A. (2017). Estrategias residenciales y trayectorias laborales: el acceso a la vivienda en un barrio popular consolidado de la periferia del Área Metropolitana de Buenos Aires. *Pampa*, (16), 111-140.
- Cosacov, N. (2014). Trayectorias residenciales y decisiones de localización residencial de hogares de clase media residentes en el barrio porteño de Caballito. *Argumentos. Revista de crítica social*, (16), 41-70.
- Cosacov, N., Di Virgilio, M. M. y Najman, M. (2018). Movilidad residencial de sectores populares: la ciudad de Buenos Aires como punto de llegada. *Cad. Metrop*, 20(41), 99-121.

- Delaunay, D. y Dureau, F. (2004). Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 19(1), 77-113.
- Di Virgilio, M. M. (2014). Diferencias sociales en los procesos de movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Quivera*, 16(1), 11-37.
- Di Virgilio, M. M y Gil y de Anso, M. L. (2012). Estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios residentes en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Revista de Estudios Sociales*, (44), 158-170.
- Duhau, E. (2003). División social del espacio metropolitano y movilidad residencial. *Papeles de población*, (36), 161-210.
- Dureau, F. (2002). Bogotá: unas estrategias residenciales muy diversas marcadas por un dominio desigual del espacio (pp. 96-102). En F. Durreau, V. Dupont, E. Lelièvre, J. P. Lévy y Tl Lulle (eds.), *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*. Bogotá: Alfaomega.
- Guber, R. (2009). *El salvaje metropolitano*. Buenos Aires: Legasa.
- Jiménez Blasco, B. (1989). La movilidad residencial intraurbana. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (9), 271-277.
- Llovet, I. y Scarponetti, P. (comp.) (2019). *Estudios sobre condiciones de vida en la Argentina contemporánea*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO.
- Malizia, A.; Malizia, M.; Boldrini, P.; Monmany-Garzia, C.; Rodríguez, G. y Quintana, G. (2020). ¿Qué pasa con el dengue?: una opinión socio-ambiental para el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán. *Investigación en Salud*, 3(3), 15-19.
- Malizia, M.; Boldrini, P. y Paolasso, P. (2018). *Hacia otra ciudad posible: Transformaciones urbanas en el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Malizia, M.; Boldrini, P. y Ruíz Peyré, F. (2018). Las ciudades intermedias del noroeste argentino como espejo de los modelos de desarrollo. *Revista Redes, Revista do Desenvolvimento Regional*, 23(3), 267-290.
- Mendizábal, N. (2019). El otro río: las investigaciones en ciencias sociales realizadas con métodos mixtos. En I. Vasilachis de Gialdino (coord.), *Estrategias de investigación cualitativa. Volumen II* (pp. 241-286). Buenos Aires, Argentina: Gedisa.
- Neiman, G. y Quaranta, G. (2006). Los estudios de caso en la investigación sociológica. En I. Vasilachis de Gialdino (coord.), *Estrategias de investigación cualitativa* (pp.213-238). Buenos Aires: Gedisa.
- Osatinsky, A. (2019). Ocupación y problemas de empleo en el Gran Tucumán-Tafí Viejo en 2003-2015. *Breves Contribuciones del I.E.G.*, (30), 3-31.

- Paolasso, P., Longhi, F. y Velázquez, G. (2019). *Desigualdades y fragmentación territorial en la Argentina durante la primera década del siglo XXI*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Ramírez, L. (2018). Movilidad residencial intrametropolitana en Buenos Aires (2005-2010). *Población y Sociedad*, 25(2), 111-143.
- Secretaría de Estado de Gestión Pública y Planeamiento (2015). *Informe: Diagnóstico Municipal de Tafí Viejo*. Tucumán: Municipio de Tafí Viejo.
- Sosa Martos, A. (2015). Dictadura y represión: el primer cierre de los talleres ferroviarios de Tafí Viejo, Tucumán 1980. *Revista testimonios*, 4(4), 1-20.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2019). *Estrategias de Investigación cualitativa. Volumen II*. Buenos Aires: Gedisa.
- Velázquez, G. (2008). *Geografía y bienestar. Situación local, regional y global de la Argentina luego del Censo de 2001*. Buenos Aires: Editorial Eudeba.
- Yuni, J. A. y Urbano, C. A. (2014). *Recursos metodológicos para la preparación de proyectos de investigación*, Vol. II. Córdoba: Editorial Brujas.

# **RENOVACIÓN URBANA EN EL CONURBANO BONAERENSE: APORTES PARA UNA DELIMITACIÓN CONCEPTUAL**

Bárbara Teresa Romano

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO-CONICET

bromano@untref.edu.ar

## **Introducción**

Los procesos de renovación urbana constituyen un fenómeno que se manifiesta en numerosas ciudades. En esta etapa del desarrollo urbano, denominada como urbanismo neoliberal o urbanismo empresarial, los gobiernos nacionales y locales implementan una serie de estrategias que buscan reestructurar las funciones gubernamentales para adoptar modelos empresariales (Harvey, 2001; Theodore, Peck y Brenner, 2009). Es por ello, que la ciudad se concibe como un ente económico en donde se privilegian la obtención de beneficios financieros por sobre la dimensión social.

En América Latina, los procesos de renovación urbana comenzaron a fines del siglo XX y se vincularon con la valorización del patrimonio en los centros y barrios históricos, dado que ocurren en áreas antiguas y degradadas donde se aprecian las arquitecturas y herencias urbanas del pasado como parte constitutiva de la identidad de la ciudad. La modificación de las áreas centrales de la ciudad a partir del crecimiento de las actividades terciarias, la rehabilitación de áreas degradadas y el desplazamiento de sectores de menores ingresos que las habitan, es consecuencia de procesos de inversión y de valorización del suelo.

En Buenos Aires, los procesos de valorización de los barrios de la ciudad autónoma comenzaron en la década de 1990. En ese período se produjeron desarrollos inmobiliarios en forma de "countries en altura", "lofts" y reciclajes urbanos, ligados a la gentrificación, siendo uno de los casos paradigmáticos el de Puerto Madero, la creación de las Cañitas, en el barrio de Palermo o mismo

las transformaciones en el barrio del Abasto y San Telmo. Después de la llamada crisis del 2001<sup>1</sup>, que significó el fin de la convertibilidad cambiaria y la apuesta al modelo económico conocido como neodesarrollista, comenzaron a manifestarse políticas para la promoción de los llamados Distritos Económicos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Goicoechea y Arqueros Mejica, 2021) con la intención de promover la inversión privada en combinación con acciones orientadas a la reactivación inmobiliaria. En forma contemporánea, se produjeron procesos de renovación urbana en los centros tradicionales de los partidos del conurbano bonaerense<sup>2</sup>.

El objetivo de este trabajo es presentar una perspectiva que pueda identificar las transformaciones vinculadas con los procesos de renovación urbana en las ciudades de los partidos del conurbano bonaerense tomando como caso testigo a Lomas de Zamora<sup>3</sup>. La intención es presentar una sistematización de trabajos académicos que analizan la renovación urbana desde la perspectiva de la gentrificación y desde la perspectiva de la división social del espacio, para luego presentar nuestra visión de los procesos de renovación urbana. Cabe destacar que esa selección bibliográfica no pretende simplificar el tema sino complejizarlo. Digamos, no se pretenden transcribir concepciones desarrolladas en otros contextos, sino de reflexionar a partir de los debates teóricos actuales para pensar la renovación urbana en las ciudades del conurbano bonaerense, en relación con la profundización de la segmentación espacial de los centros tradicionales —que se ubican en las localidades cabeceras— y cuyos orígenes se remontan a la inauguración de las estaciones ferroviarias.

Las actuales transformaciones de esos centros tradicionales, que encuentran muchas de sus explicaciones en la globalización neoliberal y en el urbanismo empresarial, implicaron mutaciones en las prácticas del consumo y del habi-

---

<sup>1</sup> La crisis de diciembre de 2001 fue una crisis política, económica, social e institucional, dio lugar a un período de inestabilidad política durante el cual cinco funcionarios ejercieron la Presidencia de la Nación. Sucedió en el marco de una crisis mayor que se extendió entre 1998 y 2002, causada por una larga recesión que disparó una crisis humanitaria, de representatividad, social, económica, financiera y política. Referentes que trabajan el tema: Aldo Ferrer, Daniel Azpiazu, Martín Schorr, Pablo Manzanelli, Daniela Calvo, Eduardo Basualdo, entre muchos otros.

<sup>2</sup> El Aglomerado Gran Buenos Aires está compuesto por 24 partidos y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Estos partidos, que en conjunto también reciben la denominación de Conurbano Bonaerense, están divididos en dos coronas. Los partidos de la primera corona son Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza I, Tres de Febrero, Morón, Ituzaingó, Hurlingham, General San Martín, Vicente López, La Matanza y San Isidro. Los partidos de la segunda corona son Berazategui, Florencio Varela, Almirante Brown, Esteban Echeverría, Ezeiza, Merlo, Moreno, San Miguel, José C. Paz, Malvinas Argentinas, Tigre y San Fernando.

<sup>3</sup> Los estudios se realizaron en el marco de la investigación de la tesis de doctorado “Renovación urbana contemporánea en el centro de la ciudad de Lomas de Zamora: configuración de Las Lomitas”, defendida en el año 2019 en la Universidad de Buenos Aires. URI: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/12667>

tar; que se tradujeron en una redefinición de las necesidades y demandas de desplazamientos, ya sea en el plano de la circulación de mercancías, personas e información.

## **El análisis de los procesos de renovación urbana desde la perspectiva de la gentrificación**

Una de las primeras interpretaciones teóricas de los procesos de renovación urbana emerge en la década de 1960 a través de la perspectiva de análisis de Ruth Glass, quien denomina gentrificación a los procesos que acontecen en Londres y que, acorde con su matriz teórica, pone en relevancia el desplazamiento de los sectores populares. El término está compuesto por la palabra *gentry*, palabra que remite a la pequeña nobleza terrateniente en Inglaterra, pero también, más comúnmente, a la buena sociedad, a las personas bien nacidas, en un sentido peyorativo (Glass, 1964). Esta nueva palabra tiene por lo tanto un sentido crítico en relación con el proceso que designa. En Londres, en los años 1960, se trataba de la rehabilitación del antiguo hábitat popular a través de su apropiación por parte de parejas de clases medias altas y altas.

Desde el campo disciplinar de la Geografía, sobresalen los trabajos de Neil Smith y David Ley en relación a los procesos de renovación urbana desde la perspectiva de la gentrificación. Existen dos grandes tendencias que convergen en la expulsión de los habitantes de las áreas centrales y se diferencian en la explicación del origen del fenómeno y por lo tanto en la identificación del agente gentrificador: una de ellas es la “perspectiva del consumo” representada principalmente por David Ley (1992, 1996) y la otra es la “perspectiva de la producción” cuyo principal exponente es Neil Smith (1996) [2012].

En la “perspectiva del consumo” el principal agente gentrificador es la demanda de la población que desea vivir en el centro, lo que en algunos casos significa volver de los suburbios. Por eso esta perspectiva también es llamada “teorías de la gentrificación enfocadas en la demanda” porque coloca el énfasis en la decisión cultural e individual, como así también en la demanda del consumo y de los consumidores<sup>4</sup>.

En la “perspectiva de la producción” el principal agente gentrificador son los promotores inmobiliarios en consonancia con los gobiernos locales (en general

---

<sup>4</sup> David Ley, quien realiza sus estudios en Vancouver, Canadá, analiza este proceso para la década de 1970 y explica que en general se trata de jóvenes profesionales de clase media y media/alta en un contexto de cambio del modelo productivo fordista al posfordista (que en sus trabajos denomina *new middle class*); que demandan espacios en el centro de la ciudad porque desean aprovechar su oferta cultural y la concentración de las funciones de centro.

desarrollan estas acciones bajo el rótulo de “planes de renovación urbana”; Constela, 2013). Los promotores inmobiliarios, a través de estrategias de *city marketing*, promueven el “regreso” a la ciudad de un selectivo grupo social. Neil Smith (1996) [2012] sostiene que la gentrificación está ante todo ligada a una reinversión de capital en el centro por parte de los poderes públicos y los actores inmobiliarios privados, produciendo una nueva oferta de alojamientos de lujo en los barrios antiguos populares. Por eso esta perspectiva también es denominada “teorías de la gentrificación enfocadas desde la oferta” porque lo que retorna a la ciudad es el capital productivo que coloca una nueva oferta de viviendas (de lujo) en el mercado inmobiliario. Smith, a partir de su estudio sobre este proceso en la ciudad de Nueva York, elabora la teoría del *rent gap* (diferencia de renta potencial) para explicar que el fundamento principal de la gentrificación radica en la diferencia de la renta potencial del suelo<sup>5</sup>. Esta perspectiva, se inscribe en el planteo de la existencia de un ciclo de los barrios, según la cual experimentan fases de crecimiento, declive y revitalización o renovación potencial. Este ciclo de vida es inherente a la historia de los barrios y se desarrolla en términos económicos de competencia entre grupos sociales, que conduce a la diferenciación entre ellos. Esto parece profundizar problemáticas como la segregación social y la fragmentación del espacio.

En la actualidad, esas perspectivas aún están presentes en los estudios urbanos y constituyen el punto de partida para estudiar aspectos interesantes acerca de la rehabilitación de las áreas centrales de las ciudades. Para las ciudades europeas, se destacan los trabajos sobre gentrificación de María Sargatal Batañer, Luz García Herrera, Jamie Peck, Loreta Lees, Tom Slater, Elvin Wily, Ibán Díaz Parra, Jorge Sequera, Anne Clerval, Martí Checa-Artasu, entre otros. Actualmente, el debate entre las perspectivas de análisis es menos polarizado, dado que se ha llegado a un acuerdo generalizado entre los investigadores sobre la necesidad de analizar los procesos de gentrificación a partir de la combinación de las perspectivas de la producción y del consumo. El debate pareciera focalizarse en la aceptación (con reelaboración crítica) o rechazo de la concepción misma de la gentrificación como representativa de los procesos de renovación urbana en las ciudades latinoamericanas, tal como fue sistematizado por V. Delgadillo Polanco (2015). Sobre ese debate, sobresalen los aportes de Emilio Pradilla Cobos, Fernando Carrión, Víctor Delgadillo Polanco, Daniel Hiernaux, Heitor Frúgoli, Samuel Jaramillo, Michael Janoschka, Ernesto López Morales, Daniel Meza Cor-

---

<sup>5</sup> La desinversión que afecta a los centros urbanos desde la segunda mitad del siglo XX promovió un proceso de degradación y turgurización, que permitió la posterior reinversión en los mismos. Cuando el deterioro en un edificio o en toda un área es suficientemente importante, se llega al punto en que la diferencia entre la explotación actual del suelo y la que se podría obtener potencialmente con un uso óptimo –a través de la inversión– es tan amplia que hace posible la gentrificación o la implementación de un proceso de renovación urbana.

valán, Rodrigo Hidalgo, Fernando Sabatini, Mónica Lacarrieu, María Carman, Luis Baer, Rodolfo Bertonecello, Hilda Herzer, María Carla Rodríguez, Mercedes Di Virgilio, Tomas Guevara, entre muchos otros. Si bien, todos ellos coinciden en la potencialidad del concepto para encauzar los debates académicos de las transformaciones de los centros urbanos de las ciudades neoliberales, también sobresalen los estudios en donde se critica su aplicación mecánica (Herzer, 2008; López Morales, 2013; Jaramillo, 2015) como así también las propuestas con denominaciones alternativas, como elitización (García Herrera, 2001) o latino-gentrificación (Insulza Contardo y Galleguillos, 2014), que, muchas veces, tampoco terminan de dar cuenta de las especificidades para los casos latinoamericanos.

En general, existe consenso entre los investigadores en que es inaplicable el concepto de gentrificación para el análisis de las ciudades latinoamericanas porque no hay “gentry” que vuelva a los centros urbanos, dado que por un lado no existe la “gentry” en los países latinoamericanos (Pradilla, citado por Delgadillo Polanco, 2010) y por otro no existe un retorno a la ciudad porque los centros de las ciudades latinoamericanas “están lejos de desertificarse” (Jaramillo 2015). Asimismo, sostienen que no hay un recambio del contenido social de la población en los sectores que se valorizan, sino mas bien una coexistencia de distintos grupos sociales, tal como lo explica Carrión (2005, 2010); Delgadillo Polanco (2010); Sabatini, Sarella Robles y Vásquez (2009), y destacan cambios del uso del suelo: se pasa de la función residencial a otras que lo combinan con comercios y servicios. En esos procesos, muchas veces, las políticas de repoblamiento y “recuperación” del centro histórico actúan en edificios deshabitados y en barrios que sufrían fuertes procesos de despoblamiento. Es decir, había nuevos residentes sin población desplazada, o al menos muchos estudios estarían demostrando que son poco visibles esos desplazamientos y que serían cuestionables las relaciones intrínsecas entre desplazamientos y gentrificación (Blanco y Apaolaza, 2016; Rodríguez Martín, 2021). Además, se reconoce al patrimonio urbano y cultural como un capital capaz de generar riqueza, fundamentalmente en relación al valor del suelo, por ello se ha promovido su transformación en mercancía para el turismo, el consumo cultural, el entretenimiento, la construcción de la marca ciudad. Digamos, esa valorización es un mecanismo de producción y reproducción de un orden simbólico, que tiene por objetivo identificar, o mejor dicho distinguir, esa porción del territorio del resto de la ciudad o del entorno barrial.

La gentrificación explica —y justifica— para las ciudades latinoamericanas el proceso de valorización del espacio por el patrimonio histórico-arquitectónico y por la concentración de las funciones de centro, en donde el Estado juega un papel fundamental como dinamizador de las áreas a valorizar aplicando normativas urbanísticas e incentivando —o restringiendo— el flujo de inversiones. No obstante, los distintos posicionamientos demuestran no solamente la diversidad de interpretaciones que posee el concepto, sino también la imposibilidad de que

el fenómeno de la gentrificación pueda dar cuenta de todos los procesos de renovación urbana en las ciudades latinoamericanas. Es por ello, que los mismos estudiosos destacan la importancia de identificar y explicar los procesos a través de la propia investigación, buscando las especificidades que le darían sentido a los casos locales.

## **Análisis de los procesos de renovación urbana desde la perspectiva de la división social del espacio**

En América Latina existe la tendencia en las últimas décadas de analizar la división social del espacio vinculada a la estructura de clases de la sociedad, mediada por la lógica capitalista de organización del espacio. La definición de esta categoría excede el campo conceptual de una disciplina, dado que su tratamiento ha sido objeto de casi todas las ciencias sociales preocupadas por el urbanismo. Por ello, tomaremos los antecedentes provenientes de la Sociología y la Geografía.

Las bases para el estudio de la División Social del Espacio podemos encontrarlas en la Escuela de Sociología Urbana de Chicago<sup>6</sup>, que a principios del siglo XX presentó tipos ideales o modelos de ciudades partiendo de la distribución espacial de grupos sociales, según esquemas elementales de anillos, sectores o núcleos múltiples. Para la Ecología Humana<sup>7</sup> interesa analizar la lucha por la posición que los grupos sociales ocupan en el territorio, y por ello resultan estructurales las nociones de competencia, dominio, invasión-sucesión<sup>8</sup>. Sobre esa base

---

<sup>6</sup> La Universidad de Chicago lideró el campo sociológico en formación hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX. En esta escuela tuvo su origen una rica y diversa tradición de investigación empírica en su mayor parte relacionada con los procesos de industrialización, migración y urbanización de Chicago y en particular de lo que se ha denominado como “las sociologías de la desviación” originadas en los problemas sociales que dicha expansión trajo consigo. Estas circunstancias favorecieron el desarrollo de una teoría social pragmatista (Miranda Aranda, 2003), unida a las filosofías de James, Dewey, Peirce y Mead y a la Sociología de Simmel. Dos de sus principales exponentes –Robert Park y Roderick Mc Kenzie– introdujeron la noción de Ecología Humana en 1921, influenciados por las ideas de la ecología general de Ernest Haeckel.

<sup>7</sup> La Escuela de Ecología Humana puede ser separada en dos fases: la primera es la Escuela de Chicago anterior a la Segunda Guerra Mundial (que se concentra en factores conductistas para explicar los padrones espaciales); y la segunda Escuela de Chicago corresponde a la perspectiva de la posguerra (que enfatiza en una visión sistémica de cómo la sociedad se ajusta al medio ambiente, como consecuencia de la competencia económica).

<sup>8</sup> La competencia tiene lugar por la localización más ventajosa de las diversas actividades económicas y en cuanto al lugar más deseable para la residencia. De esta manera la competencia por el espacio lleva a la segregación de los distintos tipos de actividades y personas en la ciudad, organizando su estructura interna. Este proceso competitivo por el espacio toma como referencia central al CBD (Central Business District), área donde los precios del suelo son máximos, y determina una gradación hacia el exterior. El mecanismo de los precios del suelo actúa como

biologicista para racionalizar los procesos urbanos, se producen varios estudios académicos a lo largo del siglo XX que intentan echar luz sobre las transformaciones urbanas desde una óptica ecologista. Sin embargo, las teorizaciones propuestas por la Ecología urbana recibieron fuertes críticas desde la perspectiva de los estudios marxistas de los años '70 vinculadas fundamentalmente con la imposibilidad de analizar como un "proceso natural" las diferenciaciones sociales en el espacio y con la necesidad de superar el empiricismo a través de una filosofía social revolucionaria, de una nueva ciencia social que contenga a la Geografía; al respecto sobresalen los trabajos de Harvey (1976), Santos (1977, 1996), Mattson (1978), Lefebvre (1978, 1999), entre otros.

La introducción de la orientación marxista en los estudios urbanos<sup>9</sup> propone abordar a la división social del espacio como una expresión de la relación entre las diferentes clases sociales y el diferencial acceso a vivienda, hábitat y servicios urbanos. Sobre esta base autores como Schteingart (2001) definen a la división social del espacio como sinónimo de segregación urbana dado que potencia la diferenciación social en la producción del espacio. Sostiene que la segregación es el resultado del establecimiento de la distancia espacial y social entre una parte y el resto del grupo; y que no se circunscribe a los sectores más pobres, dado que también se reconocen procesos de autosegregación de las clases más pudientes (y ejemplifica con el caso de los espacios con cierre de calles y policía privada en la ciudad de México). Al respecto también se puede consultar a Garza (2000) y Giglia (2001).

---

elemento diferenciador. El precio desempeña así un papel fundamental en la competencia y su resultado será la segregación (Park 1999). El segundo proceso que interviene en la estructuración de las comunidades urbanas es el de dominación. Entre los diferentes tipos de plantas existentes, una especie ejerce una influencia dominante controlando las condiciones ambientales frente a otros tipos de especies. De la misma manera, en el interior de la ciudad, el CBD se constituye en el elemento dominante del complejo urbano, desde el momento en que la competencia entre las diversas actividades se establece por la ubicación en el mismo. Esta competencia determina la elevación de precios en el centro, lo que afecta a la disposición del resto de los elementos dentro de la estructura de la ciudad. En el caso del concepto de invasión-sucesión se refiere a la invasión de áreas residenciales por el comercio y negocios y de áreas residenciales de mayor status por otras de nivel de renta más bajo. Algunos autores como Díaz Parra (2013) sostienen que ésta es la base de lo que en algunos estudios actuales se llama gentrificación.

<sup>9</sup> En los años 1970 se buscan nuevos temas de estudio en Geografía como la pobreza, los guetos, las condiciones de vida urbana (servicios públicos, crisis de la vivienda...), el bienestar social (a través de la Geografía del Bienestar), el imperialismo y el neocolonialismo, etc. La geografía crítica, o bien se centra en el análisis del espacio social (Geografía Radical, Geografía del Bienestar), o bien en el espacio vivido (Geografía Humanista). Gran parte del nuevo movimiento geográfico se autodefine como "nueva geografía de izquierdas" y aparece reflejado en nuevas publicaciones como la revista *Antipode: A radical Journal of Geography*, editada por Richard Peet, la francesa *Hérodote*, una publicación geopolítica impulsada por Yves Lacoste, la alemana *Roter Globus* o la española *Geo-Crítica*. En Latinoamérica destacamos el *Boletim paulista de Geografia*, una revista científica publicada por la Asociación de Geógrafos Brasileiros.

Sin embargo, otros autores como Duhau (2013) prefieren diferenciar a los procesos de segregación urbana de la división social del espacio. Dicho autor subraya que la principal diferencia reside en que la segregación implica coerción y ejemplifica con las políticas aplicadas por el *apartheid* en África o en relación a los guetos de judíos en la Segunda Guerra Mundial. Al respecto, Duhau (2013) define la división social del espacio como División Social del Espacio Residencial; y agrega que el mercado inmobiliario residencial tiende a producir la división social del espacio porque profundiza y promueve la jerarquización (social) diferencial del territorio. Para Duhau resulta trascendental, además, la intervención de las políticas públicas, puesto que aplican normas de zonificación, usos del suelo y de regulación de la producción del espacio habitacional que definen el “molde” a través del cual el espacio habitacional resultará jerarquizado. En esa sintonía, Álvarez e Iulita (2013) a propósito de su trabajo sobre la división social del espacio en el Área Metropolitana de Buenos Aires, definen la división social del espacio por una serie de atributos: a) Los mercados de trabajo en una estructura social; b) El mercado /sub-mercado de tierras y de la vivienda; c) La renta urbana y el impuesto inmobiliario; d) El ciclo de vida, las edades de los ocupantes de las viviendas; e) Los bienes de consumo colectivo y las infraestructuras urbanas en su conjunto; y f) Las representaciones sociales sobre el espacio urbano, g) Las identidades, étnicas por el color de la piel, sexuales, religiosas y étnico-nacionales y pueblos originarios.

Por lo tanto, consideramos que existe una relación indisociable entre los procesos de renovación urbana y la división social del espacio. Los procesos de renovación urbana suponen la modificación de las áreas centrales de la ciudad y estimulan la rehabilitación de las áreas degradadas, con el consiguiente proceso de valorización de los suelos y desplazamiento de los sectores de menores ingresos. Esta lógica activa, promueve y fortalece formas actuales (o pasadas) de la división social del espacio porque evidencian las diferencias con respecto a la oferta y calidad de los bienes y servicios. Asimismo, la renovación urbana, entendida como parte inseparable de la división social del espacio, potencia la apropiación —y consumo— desigual del territorio por parte de los distintos segmentos de clase social.

La división social del espacio es un concepto que arroja luz sobre los efectos segregativos de las políticas de planificación del hábitat, en las cuales la renovación urbana aparece como un instrumento de “recuperación” de los centros históricos que concentran funciones de accesibilidad, conectividad, actividades comerciales, servicios administrativos y sociales, y también edificaciones con valor patrimonial. El enfoque de la división social del espacio propone interpretar la segmentación del espacio como parte implícita (y necesaria) de las políticas de renovación urbana.

## Abordaje teórico de la renovación urbana para un caso del conurbano bonaerense

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, desde la década de 1990, se producen procesos de valorización urbana vinculados con la gentrificación en donde son reconocidos los casos de San Telmo, La Boca, Abasto, como así también el de la zona apodada por los promotores inmobiliarios como Las Cañitas, en el barrio de Palermo. En el corto plazo, estos procesos desencadenaron un efecto de “contagio” en los centros tradicionales de los partidos del Aglomerado Gran Buenos Aires y comenzó un progresivo (re)descubrimiento no solamente de las funciones de centro, sino también de los paisajes urbanos y patrimonio histórico-arquitectónico de los barrios bonaerenses.

Uno de los partidos pioneros de estas transformaciones en el sur del conurbano bonaerense es Lomas de Zamora que se ubica en la primera corona de partidos que bordean a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La ciudad cabecera homónima experimentó un proceso de expansión de sus funciones de centro, históricamente concentradas en torno a la estación ferroviaria Lomas de Zamora. Este proceso, llevó a la mutación del tradicional uso del espacio para viviendas urbanas unifamiliares, a uno en donde se conjugan la vivienda multifamiliar con el uso comercial. La expansión de viviendas bajo el formato de edificios de departamentos y también de locales comerciales, en forma contemporánea a la mercantilización del patrimonio histórico arquitectónico; conformaron un espacio atractivo para las inversiones.

Los residentes del centro lomense de un poder adquisitivo medio y alto, se desplazaban tradicionalmente a la Capital Federal para realizar sus consumos conspicuos o vinculados con el ocio y la recreación, puesto que la peatonal Laprida (que surgió con la inauguración de la estación ferroviaria en el año 1865)<sup>10</sup> se configuró como un paseo fundamentalmente popular con la instalación de locales comerciales y la inauguración de edificios monumentales, tales como la Catedral de Lomas de Zamora frente a la plaza principal del partido.

Con los primeros signos de recuperación económica, posteriores a la crisis del año 2001, los promotores inmobiliarios parecen “descubrir” a esos potenciales consumidores que residen en la zona del centro lomense. Estos mismos promotores inmobiliarios, apoyados por el gobierno local, comenzaron con la generación

---

<sup>10</sup> La instalación de locales comerciales y la afluencia de transporte público de pasajeros por la calle Laprida –en un principio de tranvías y diligencias, que para la década de 1920 fueron reemplazados por el colectivo– funcionaba como alimentadora del servicio ferroviario. Así, con el correr de los años, se configura un área comercial en sintonía con el edificio municipal y la plaza principal de la ciudad. La calle Laprida, que es la calle de ingreso a la estación de tren Lomas de Zamora, se transforma en una reconocida peatonal a nivel local y regional en el año 1979.

de un espacio en donde fuese posible encontrar en el mismo barrio, lo que se iba a buscar a la Capital Federal. Como estrategia comercial, los promotores inmobiliarios denominaron la zona contigua al centro tradicional (que se estructura en torno a la estación de tren y la peatonal Laprida) como Las Lomitas, con claras intenciones de segmentar el consumo de la zona del centro.

En otros trabajos, analizamos los procesos de renovación urbana en la ciudad de Lomas de Zamora que se produjeron sin desplazamiento de la población residente tradicional; como así también profundizamos el estudio en los procesos de segmentación espacial (y del consumo) en el centro lomense (Romano e Iulita, 2013; Romano, 2019, 2020a, 2020b, 2021). Este tipo de transformaciones vinculadas con la renovación urbana, si bien se registraron primeramente en la ciudad de Lomas de Zamora, muchas de sus particularidades están apareciendo en otras ciudades cabeceras de los partidos del conurbano, tales como Lanús, Quilmes, San Miguel, Vicente López, San Isidro, entre otros.

Para identificar las particularidades de las transformaciones urbanas contemporáneas en Lomas de Zamora, hemos desarrollado una perspectiva de la renovación urbana que se delimita a partir de cinco hechos fundamentales:

1) Las políticas de revalorización de las áreas centrales de las ciudades, dada la concentración de actividades de centralidad y la promoción de sus atributos de “ciudad segura”. El centro de la ciudad de Lomas de Zamora se define como un centro tradicional, según la caracterización de los *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires* (2007)<sup>11</sup>. Asimismo, y en forma complementaria al centro urbano, encontramos a la centralidad que se refiere al alcance territorial de esas funciones de centro; y se define por las relaciones que se establecen entre el centro y la periferia inmediata (Carrión, 2005). Ya Lefebvre (1978) definía la noción de centralidad como la “esencia” del fenómeno urbano, y la analizaba como sinónimo de ciudad. La centralidad no es fija, sino que se encuentra en movimiento y “llena de sentido” al territorio, es decir “no es un contenedor sino un contenido” (Beltrão Sposito, 1991). Para Soja (2008) [2000] la ciudad se describe como una superposición de espacios fortificados, protegidos de peligros —tanto reales como imagi-

<sup>11</sup> Los centros tradicionales se caracterizan por “se desarrollan en forma gradual y acumulativa; se organizan en torno al espacio público (avenidas, plazas); se conforman como un mix de actividades comerciales, de servicios administrativos y sociales; son accesibles por transporte público, y a menudo coinciden con estaciones de transporte; albergan poblaciones de empresas micro, pequeñas y medianas que forman economías de distrito manteniendo su autonomía individual; sirven a distintos sectores sociales; y tienen áreas de influencia yuxtapuestas y complementarias entre centros de igual jerarquía. Además, tienden a coincidir con los entornos residenciales más densos y se integran con facilidad en el tejido urbano adyacente” (en *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, DPOUT, 2007: 75)

narios— de la vida diaria; puesto que allí se produce la encarnación física de un espacio vigilado y carcelario, en forma más evidente que en ningún otro lugar. En el caso de Lomas de Zamora, la valorización del centro urbano tradicional incumbe inversiones para la creación de una policía local (2014). Junto a ello, la proliferación de edificios de departamentos y de locales comerciales con seguridad privada, transmiten la ilusión de un centro seguro; atractivo para residir y captar inversiones de capital. Esa ilusión —que se imprime en el valor del suelo urbano— contribuye a fortalecer la imagen de Las Lomitas como un polo moderno y seguro.

2) La apuesta a la construcción de estrategias de *city marketing*, para atraer inversiones e insertarse de la mejor manera posible en la nueva red jerárquica de ciudades metropolitanas.

Para aumentar su competitividad en el mercado, muchas ciudades desarrollaron una “imagen de ciudad” con el objetivo de crear una identidad de lugar que no sea reproducible en otras ciudades (Lynch, 1960)<sup>12</sup>. Se crea un nombre, un término, un símbolo, un signo, un diseño o la combinación de todos esos elementos; con el propósito de identificar los productos y diferenciarlos respecto de la competencia. La denominación “Las Lomitas”, si bien no se constituye como una marca ciudad del municipio, respondería a una estrategia de los promotores inmobiliarios para legitimar las recientes transformaciones urbanas; en un proceso tendiente a profundizar la segmentación espacial del centro lomense.

3) La promoción de la “vuelta al centro” como símbolo de distinción social.

La tendencia a la reducción del tamaño de los núcleos familiares, la emergencia de nuevas clases medias y las demandas de grupos alternativos como artistas, bohemios y otros son algunos factores sociodemográficos que estarían incidiendo en el aumento de la demanda por suelo central; en donde las lógicas del mercado actuarían como reguladoras de la vida urbana con el objetivo fundamental de aumentar el potencial de retorno de la inversión financiera (Smith, 1996 [2012]; Ley, 1992, 1996; Harvey, 2001, 2005; Slater, 2009; Herzer, 2008; Guevara, 2014). Para el caso del centro de Lomas de Zamora, las transformaciones territoriales repercutieron en los valores del suelo, y en el consiguiente proceso de inquilinización de la zona. Y se vincularon con el aumento de la cantidad de emprendimientos residenciales en altura y también de oficinas, dirigidos a un segmento de la población de ingresos medios

---

<sup>12</sup> Son reconocidos los estudios pioneros del urbanista Kevin Lynch, de la segunda mitad del siglo XX, sobre la percepción del espacio urbano por parte de los habitantes, y cómo la construcción del mapa mental condiciona el modo de producir ciudad y entonces la “imagen de la ciudad”. Vale mucho la pena leer Lynch, K (1960) [2006] La imagen de la ciudad. The Massachusetts Institute of Technology, Cambridge. Para la versión castellana, editorial Gustavo Gili. Barcelona. 2006.

y altos. Además, se instalaron comercios (con productos y servicios que no tenían tradición de existencia en la zona) como gastronomía especializada, café boutiques, locales de diseño e indumentarias de primeras marcas, etc.

4) La “recuperación” del centro como parte de la recuperación de la idiosincrasia barrial, que incluye la puesta en valor del patrimonio histórico arquitectónico.

En Las Lomitas la identificación con un pasado vinculado a la cultura europea y al asentamiento de una pequeña burguesía ferroviaria, constituyen una especie de baluarte de la cultura lomense. Las referencias al “pasado” encuentran un lugar a través de la carga histórica que surge de la valorización de las antiguas fachadas. Los emprendimientos comerciales ponen en valor las estructuras de las edificaciones locales, otorgándoles un papel preponderante a la cultura local creando un entorno atractivo para los procesos de renovación urbana. Sin embargo, la actual expansión de edificios de departamentos (a pesar de las ordenanzas modificatorias al Código de Edificación para regular la preservación de inmuebles históricos) resulta contraproducente para la preservación del paisaje urbano porque —y en forma contradictoria— los promotores inmobiliarios se apoyan en esas mismas características de paisaje bonaerense barrial para ofrecer a Las Lomitas en el mercado y atraer nuevos consumidores; en un proceso tendiente a mercantilizar el centro lomense.

5) La implementación de políticas de embellecimiento urbano, con el objetivo no solamente de captar nuevos consumidores sino también de retener a los residentes tradicionales.

La valorización comercial de los inmuebles históricos y la “moda” de consumir cultura local llevó a que la intervención del gobierno local se dirija a instrumentar y aplicar políticas dirigidas al embellecimiento urbano y la seguridad pública. Podemos mencionar las inversiones en infraestructura urbana y espacio público o mismo la delimitación de un centro comercial a cielo abierto (2012) en la ciudad. A modo de estrategias que lejos de expulsar a los residentes locales tradicionales, han logrado no solamente retenerlos sino también posicionar al centro lomense como un lugar atractivo para residir y para la inversión de capital.

Para concluir, podemos decir que las transformaciones urbanas del centro de Lomas de Zamora no pueden catalogarse como un tipo de renovación urbana vinculado con un revanchismo para que las clases medias y altas vuelvan a tomar el centro de la ciudad (tal como lo planteara Neil Smith para el caso de Nueva York). En ese sentido, en otros trabajos, hemos comprobado que las clases sociales de un poder adquisitivo medio y alto nunca abandonaron el espacio del

centro (Romano, 2019). De hecho, la mercantilización del centro lomense es dirigida a captar a esa población que históricamente residió en la zona, y que busca diferenciarse de los transeúntes y consumidores de la popular peatonal Laprida.

Los procesos de renovación urbana contemporáneos del centro de Lomas de Zamora, se presentan como una legitimación de las prácticas de los promotores inmobiliarios —en sintonía con el gobierno local— que, en el contexto de la aplicación de políticas de planificación urbana de corte neoliberal, mercantilizan el patrimonio histórico con la consiguiente expansión de edificios de departamentos y locales comerciales. Estos procesos, vehiculizan transformaciones en las prácticas de lo cotidiano y el consumo con la intención de reproducir una imagen urbana que sea capaz de activar espacios atractivos para la inversión privada.

## Algunas consideraciones finales

En esta presentación nos propusimos dar cuenta de que existe una variedad de conceptos que intentan definir las transformaciones urbanas actuales de las ciudades, vinculadas con la renovación urbana.

En nuestro caso, hemos presentado una perspectiva de análisis de la renovación urbana, que se apoya en los debates sobre la gentrificación y la división social del espacio y, que se erige sobre la base de lo investigado para el caso de Lomas de Zamora. Las estrategias implementadas tendientes a segmentar el espacio del centro tradicional, con intenciones de generar un espacio atractivo para el consumo de los residentes tradicionales y que, entonces, conlleve a la atracción de consumidores de ese mismo nivel socioeconómico, impulsó la construcción de Las Lomitas. En ese proceso de valorización, fueron identificadas las herencias arquitectónicas y paisajísticas de un pasado vinculado con la cultura inglesa y el despliegue del ferrocarril. La mercantilización del paisaje lomense que se observa, por ejemplo, a partir del reciclaje de las clásicas residencias y su transformación en locales comerciales, consiguió fortalecer una estrategia inmobiliaria que logró instaurar sentidos y vivencias sobre los modos de vida urbanos. En ese sentido, resultan significativos algunos titulares de los periódicos que la presentan como “Las Lomitas: glamour al sur”<sup>13</sup>, o desde un *speakeasy tiki* hasta un bar con coctelería de inspiración inglesa: “Las Lomitas sorprende con mucho ambiente al sur”<sup>14</sup>. La circulación de esos discursos periodísticos,

<sup>13</sup> Diario El cronista. “Las Lomitas: glamour al sur” artículo periodístico publicado el 26/7/2018 por Victoria Aranda. <https://www.cronista.com/realestate/Las-Lomitas-glamour-al-sur-20180726-0001.html>

<sup>14</sup> <https://www.cronista.com/clase/gourmet/las-lomitas-el-nuevo-polo-gastronomico-que-sorprende-en-el-sur-un-speakeasy-tiki-hasta-un-bar-con-cocteleria-de-inspiracion-inglesa/>

legítima la estructuración de Las Lomitas porque favorecen la conformación de una “representación del espacio”, en los términos planteados por Henri Lefebvre, que activa estructuras de mapas mentales y cognitivos que condicionan la imaginación geográfica de lo que es (o debería ser) el centro lomense. En ese sentido, Álvarez (2015) explica que en la construcción de los imaginarios geográficos sobre el conurbano bonaerense es muy importante el papel que juegan las narrativas de la prensa, porque contribuyen a la conformación de múltiples representaciones del espacio. Esas “representaciones” están moldeadas/dirigidas por los diferentes poderes con la intención de que sean asumidos como “espacios de representación” por parte de la audiencia que consume las producciones de esos medios de comunicación; lo cual permite proyectar estrategias de acción que, con el tiempo, transforman —perdurablemente— el espacio en cuestión.

Frente al éxito comercial de Las Lomitas, se están registrando réplicas de esas transformaciones en otras ciudades del conurbano bonaerense como Lanús (en donde recientemente ha surgido una zona denominada como Lanusita), Avellaneda, Quilmes, Adrogué, San Isidro, Vicente López, Ramos Mejía, entre otras. Es por ello, que hemos diseñado una perspectiva de análisis que se organiza en cinco hechos fundamentales que, lejos de pretender agotar la complejidad de la trayectoria del concepto de renovación urbana, pretende organizarlo y encauzar sus particularidades para un caso bonaerense. En este punto, nos preguntamos cuáles serían las características del caso lomense que se estarían replicando y si existen continuidades (o no) entre las ciudades del conurbano bonaerense. En ese sentido, buscamos dar continuidad a esta investigación avanzando en el análisis de herramientas teórico-metodológicas para el estudio y monitoreo de la evolución territorial de las transformaciones vinculadas con los procesos de renovación urbana. La intención es aportar información útil para el diseño de herramientas para la evaluación de políticas de promoción urbana y planificación de la densificación de los centros tradicionales bonaerenses, desde una perspectiva que entiende que la renovación urbana es potenciada por alianzas público-privadas que impulsan la puesta en valor del patrimonio histórico-arquitectónico; buscando mejorar la imagen urbana de las zonas para activar espacios atractivos para la inversión privada.

## Referencias bibliográficas

Álvarez, G. e Iulita, A. (2013). Cambios en la división social del espacio metropolitano en el Área Metropolitana de Buenos Aires. República Argentina. Período 1980—2010. En *Actas del 14º Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL)*. Lima. Perú. Recuperado: [https://www.academia.edu/39259060/CAMBIO\\_EN\\_LA\\_DIVISI%C3%93N\\_SOCIAL\\_DEL\\_ESPACIO\\_METROPOLITANO\\_EN\\_](https://www.academia.edu/39259060/CAMBIO_EN_LA_DIVISI%C3%93N_SOCIAL_DEL_ESPACIO_METROPOLITANO_EN_)

EL\_%C3%81REA\_METROPOLITANA\_DE\_BUENOS\_AIRES\_REP%C3%9ABLICA\_ARGENTINA\_PER%C3%8DODO\_1980\_2010 (7/02/2023)

- Álvarez, G. (2015). Imaginarios geográficos del Área Metropolitana de Buenos Aires. "Territorios otros" y "región moral" en los titulares de las noticias sobre el conurbano bonaerense. En *Estudios socioterritoriales*, (17), 13-48.
- Blanco, J. y Apaolaza, R. (2016). Políticas y geografías del desplazamiento. Contextos y usos conceptuales para el debate sobre gentrificación. *INVI*, 31 (88), 73-98.
- Carrión, F. (2005). *Pobres las ciudades de pobres*. La Paz, Bolivia: OXFAM.
- Carrión, F. (2010). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. *EURE*, 31 (93), 89-100. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Delgadillo Polanco, V. (2010). Reseña de "Gentrification de Loreta Lees, Tom Slater y Elvin Wily. *Economía, Sociedad y Territorio*, 10 (34), 835-846.
- Delgadillo Polanco, V. (2009). Patrimonio urbano y turismo cultural en la ciudad de México: las chinampas de Xochimilco y el centro histórico Andamios. *Revista de Investigación Social*, 6 (12), 69-94.
- Delgadillo Polanco, V. (2015). Patrimonio urbano, turismo y gentrificación. En V. Delgadillo, I. Díaz Parra y J. Salinas (Coord.) *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina* (pp. 113-132). México: UNAM.
- Díaz Parra, I. (2013). La gentrificación en la cambiante estructura socioespacial de la ciudad. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, (18). Disponible: <https://doi.org/10.1344/b3w.0.2013.26014>
- Duhau, E. (2013). La división social del espacio metropolitano. Una propuesta de análisis. *Nueva Sociedad*, (243), 79-91.
- García Herrera, L. (2001). *Elitización: propuesta en español para el término gentrificación*. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*. 6 (332), 1-7. Disponible: <https://www.ub.edu/geocrit/b3w-332.htm>
- Giglia, A. (2001). Los espacios residenciales. El caso de Villa Olímpica. En Portal, M. (Coord.) *Vivir la diversidad. Identidad y cultura en dos contextos urbanos en México*, (Pp.35-48). México: Conacyt-UAM.
- Glass, R. (1964). Introduction: aspects of change. En Centre for Urban Studies (Ed.) *London: Aspects of Change*. (pp. 13-42). London: Ed. MacKibbon and Kee.
- Goicoechea, M. E. y Arqueros Mejica, M. S. (2021). Nuevas configuraciones socio-territoriales en áreas centrales metropolitanas. La política de Distritos Económicos en el sur de la ciudad de Buenos Aires, Argentina. *AREA*, 27(2) Disponible: <https://area.fadu.uba.ar/area-2702/goicoechea-arqueros2702/>

- Guevara, T. (2014). Transformaciones territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires y reconfiguración del régimen de acumulación en la década neo-desarrollista. *Quid*, (4), 115-136.
- Harvey, D. (1976). Teoría revolucionaria y contrarrevolucionaria en geografía y el problema de la formación del ghetto. *Geocrítica. Cuadernos críticos de Geografía Humana*, (4). Disponible: <https://www.ub.edu/geocrit/geo4.htm>
- Harvey, D. (2007). *Espacios del Capital, hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2005). El arte de la renta: la globalización y la mercantilización de la cultura. En Harvey, D. y Smith, N. *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. (pp. 29-57). Barcelona: Libres de recerca.
- Herzer, H. (2008). *Con el corazón mirando al sur*. Buenos Aires: Ed. Espacio.
- Hidalgo, R. (2010). Los centros históricos y el desarrollo inmobiliario: las contradicciones de un negocio exitoso en Santiago de Chile. *Scripta Nova*, 14 (85), 331. Disponible: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-85.htm>
- Inzulza Contardo, C; Galleguillos, J. (2014). Latino-gentrificación y polarización: transformaciones socioespaciales en barrios pericentrales y periféricos de Santiago, Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 135-159.
- Jaramillo, S. (2015). ¿Gentrificación en Bogotá? repensando la noción de gentrificación en América Latina a partir del caso de Bogotá. *Actas del I congreso latinoamericano de teoría social: Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global*. Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios Sociales. Recuperado: [http://diferencias.com.ar/congreso/ICLTS2015/ponencias/Mesa%2040/ICLTS2015\\_Mesa40\\_Jaramillo.pdf](http://diferencias.com.ar/congreso/ICLTS2015/ponencias/Mesa%2040/ICLTS2015_Mesa40_Jaramillo.pdf) (07/02/2023).
- Lefebvre, H. (1999). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ed. Península.
- Ley, D. (1992). *Gentrification in recession: social change in six Canadian cities, 1981-1986*. *Urban Geography*, (13), 230-256.
- Ley, D. (1996). *The new middle classes and remaking of Central City*. Oxford: Oxford University Press.
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de urbanismo y vivienda. (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Autor.
- López Morales, E. (2013). Gentrificación en Chile: aportes conceptuales y evidencias para una discusión necesaria. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 31-52.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. The Massachusetts Institute of Technology, Cambridge. Edición consultada en castellano: Gustavo Gili. Barcelona. 2008.

- Disponible en: <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>
- Mattson, K. (1978). Una introducción a la Geografía radical. *Cuadernos de Geocrítica*. Año III, (13). Disponible: <https://www.ub.edu/geocrit/geo13.htm>
- Park, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Estudio preliminar y traducción de Emilio Martínez. Barcelona: Ed. Del Serbal.
- Rodríguez Martín, G. (2021). Desplazamientos y gentrificación, ¿una relación necesaria? Estudio cuantitativo en la ciudad de Córdoba, Argentina (1991-2010). *EURE*, 47 (142). 73-96. Disponible: <https://www.redalyc.org/journal/196/19668189004/html/>
- Romano, B. (2021). Expansión comercial, verticalización y preservación del patrimonio urbano en Lomas de Zamora, Buenos Aires: (re)construyendo el proceso de surgimiento de Las Lomitas. (pp. 281 — 309) En M. Mejía Salazar, S. Jimenez Riofrío, C. Van Sluys, (ed.). *Ciudades y Territorios*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Romano, B. (2020a). Expansão residencial e o aumento de inquilinato no centro da cidade de Lomas de Zamora, Buenos Aires. Argentina. *Confins*, (44). Disponible: <https://doi.org/10.4000/confins.25847>
- Romano, B. (2020b). Segmentación del consumo y desarrollo gastronómico en el centro de la ciudad de Lomas de Zamora, Buenos Aires. Argentina. En M. L. Silveira, R. Bertonecello, J. Di Nucci (coord.). *Ciudad, comercio y consumo: temas y problemas desde la Geografía*. Pp.163 — 180. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.
- Romano, B. (2019). *Renovación urbana contemporánea en el centro de la ciudad de Lomas de Zamora: configuración de Las Lomitas, Buenos Aires. Argentina*. Tesis de doctorado. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Recuperado de: [http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/12667\(07/02/2023\)](http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/12667(07/02/2023))
- Romano, B. e Iulita, A. (2013). Transformaciones urbanas en el partido de Lomas de Zamora ¿Hacia la emergencia de nuevas centralidades o hacia el aburguesamiento de los centros tradicionales? El caso de Las Lomitas en el Aglomerado Gran Buenos Aires. En: *Anales del XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Realizado en Lima, Perú. Recuperado de: [https://www.academia.edu/37574638/Transformaciones\\_urbanas\\_en\\_el\\_partido\\_de\\_Lomas\\_de\\_Zamora\\_hacia\\_la\\_emergencia\\_de\\_nuevas\\_centralidades\\_o\\_hacia\\_el\\_aburguesamiento\\_de\\_los\\_centros\\_tradicionales\\_El\\_caso\\_de\\_Las\\_Lomitas\\_en\\_el\\_%C3%81rea\\_Metropolitana\\_de\\_Buenos\\_Aires\\_pdf\(07/02/2023\)](https://www.academia.edu/37574638/Transformaciones_urbanas_en_el_partido_de_Lomas_de_Zamora_hacia_la_emergencia_de_nuevas_centralidades_o_hacia_el_aburguesamiento_de_los_centros_tradicionales_El_caso_de_Las_Lomitas_en_el_%C3%81rea_Metropolitana_de_Buenos_Aires_pdf(07/02/2023))

- Sabatini, F; Sarella Robles, M; Vásquez, H. (2009). Gentrificación sin expulsión. O la ciudad latinoamericana en una encrucijada histórica. *Revista\_180*, (24), 18-25. Disponible: [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-24.\(2009\).art-266](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-24.(2009).art-266)
- Santos, M. (1996). *A natureza do espaço*. San Pablo: HUCITEC.
- Santos, M. (1977). Sociedade e Espaço: a Formação Social como Teoria e como Método. *Boletim Paulista de Geografia*, (54), 81-100.
- Schteingart, M. (2001). La división social del espacio en las ciudades. *Perfiles Latinoamericanos*, (19), 13-31.
- Slater, T. (2009). Missing Marcuse. On gentrification and displacement. *City*, (13) 2-3. Disponible: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13604810902982250>
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Ed. Traficantes de sueños.
- Smith, N. (1992). *Geography, difference and the Politics of Scale*. en *Terra Livre*. 18, (19), 127-146. Traducción de María Franco García (2002). São Paulo. Disponible:
- Sposito Beltrão, M. E. (1991) O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. *Revista de Geografia*, 10, 1-18.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis: estudios críticos de ciudades y regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Theodore, N; Peck, J. y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales SUR*, (66), 12. Disponible: [http://barcelonacomuns.pbworks.com/w/file/attach/64059073/2009\\_Urbanismo\\_neoliberal\\_brenner-peck-.pdf](http://barcelonacomuns.pbworks.com/w/file/attach/64059073/2009_Urbanismo_neoliberal_brenner-peck-.pdf)

## **PARTE II**

---

### **Pandemia y movilidad**

---



# **MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD A LOS CAMPUS UNIVERSITARIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA. LAS LECCIONES NO APRENDIDAS DEL CONFINAMIENTO**

Josefina Lara Guerrero  
DGOT-UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA  
arqjosielara@gmail.com

## **Introducción**

En las primeras décadas de siglo XXI las ciudades latinoamericanas aceleraron su fuga hacia las periferias. Con la mercantilización del desarrollo urbano, el financiamiento de la economía municipal, la flexibilización de la norma urbana y la competencia por la atracción de inversiones (De Mattos, 2008:39), las ciudades modificaron drásticamente su geografía siguiendo las antiguas rutas de la infraestructura del transporte.

A la relocalización de la industria en las periferias siguió la construcción de grandes bloques de vivienda para trabajadores, lo que propició la expulsión de los núcleos centrales a un sinnúmero de familias, en busca de reducir los costos de acceso a las oportunidades de trabajo desde el emplazamiento de la vivienda. De esta forma surgieron a lo largo de las rutas regionales los nuevos desarrollos habitacionales conformando redes urbanas con formas cada vez más complejas, apoyadas en la ampliación de los flujos entre núcleos urbanos y localidades dispersas (Haesbaert, 2013:12).

El éxodo de la población detonó la movilidad motorizada en busca de la eficiencia entre la localización de la vivienda, las fuentes de empleo y los lugares de estudio, consumo y recreación. La expansión desmedida de la vivienda propició desde su origen un problema de accesibilidad real a las oportunidades de

desarrollo, que solo pueden ser obtenidas pagando un precio relacionado con la distancia que hay que recorrer y el tiempo utilizado para ello (Harvey, 1977).

El movimiento es esencial en la vida humana. Son diversas las razones por las cuales las personas se movilizan en el territorio; en este proceso hay un lugar de origen, uno de tránsito y uno más de destino, lo que sugiere una readaptación continua al entorno. La movilidad es por consiguiente una combinación de procesos de expulsión y de atracción permanente, que aporta valor a la economía de las ciudades y tiene un impacto positivo en la vida de las personas.

La movilidad sea individual o colectiva, conserva características de consumo (tiempo, espacio, energía, dinero) como de impacto negativos (exclusión social, accidentalidad, contaminación, congestión, entre otros). Por tanto, es indispensable analizar las condicionantes geográficas, económicas y sociales de las políticas públicas que interfieren en la movilidad en sus distintas modalidades (Vasconcellos, 2019). Por ejemplo, se estima que la *caminata*<sup>1</sup> es la principal forma de movilidad activa en la mayoría de las ciudades, no obstante que nunca se ha reconocido como un tema de política pública, que la ingeniería de tránsito debiera incluir en sus programas.

Con los cambios tecnológicos de las primeras décadas del siglo XXI, se ha generado un nuevo modelo de movilidad urbana que se caracteriza por el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones en la localización de las actividades productivas (Miralles Guasch, 2002).

Las condiciones y el tiempo destinados a la movilidad activa o motorizada, dependerán en buena parte de la infraestructura de la ciudad y de las características sociales y económicas de la población en movimiento; es decir la movilidad es también una fuente de desigualdad. Como afirma Krüger (2012) “las decisiones de la planificación [urbana] generan grandes efectos sobre el entorno, pero pueden ser muy difícil de evaluar porque existen varios tipos de equidad, de categorías de personas, de impactos y de forma de medir los impactos” (p. 135).

Surge entonces el tema de la accesibilidad, entendida como la facilidad con que una localización específica será alcanzable a través de las vías de circulación que la vincula con otras localizaciones (López Trigo, 2015:21). La accesibilidad es un fenómeno dinámico y multidimensional que es ineludible abordar en sus dos dimensiones: la dimensión geográfica, referida a la distancia física a la que se encuentran las cosas o los servicios; y la dimensión social, que involucra

---

<sup>1</sup> La caminata puede ser hecha desde el origen hasta el destino final, o como forma de acceso a un modo mecanizado, seguida del recorrido a pie luego de la salida del vehículo hasta el destino final (Vasconcellos, 2019: 14).

tanto las características del usuario (ingreso y nivel de escolaridad), como las del servicio demandado (Chias Becerril e Iturbe Posadas, 2001:117).

La accesibilidad es un concepto central en el presente artículo, en dónde el análisis espacial como herramienta, nos permite conocer de cerca las características de la movilidad en la Zona Metropolitana de Guadalajara, focalizada en la accesibilidad real de la comunidad estudiantil a los campus universitarios del norponiente de la ciudad.

El tema se desarrolla en tres partes. La primera expone la problemática de la movilidad urbana en consonancia con la dispersión urbana y el sistema de transporte en el Área Metropolitana de Guadalajara. La segunda parte aborda el tema de la accesibilidad a los centros universitarios y los desplazamientos pendulares que generan un costo económico y psicológico en los estudiantes, debido a la heterogeneidad de las distancias por recorrer hasta sus centros de estudio. Finalmente se analiza el tema de la accesibilidad digital a la educación en línea durante el periodo de confinamiento por COVID-19 y sus impactos en el sistema educativo nacional.

La investigación se sustenta en los datos oficiales disponibles, contrastados con datos obtenidos de fuentes primarias, en una encuesta de elaboración propia aplicada a 75 alumnos del Tecnológico Mario Molina Unidad Académica Zapopan, elegido como caso de estudio por su emplazamiento, su alcance regional de servicio y las características de la población escolar en movimiento.

## **El sistema de transporte metropolitano**

En el Área Metropolitana de Guadalajara se ha implementado un nuevo sistema integral de reordenamiento del transporte público multimodal compuesto por el sistema Mi Transporte, con unidades convencionales en las distintas arterias de la ciudad, Mi Tren, Mi Macro Calzada y sus alimentadoras, SITREN, Mi Macro Periférico y Trolebús (Imagen 1).

Acorde a la Estadística mensual sobre Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) integrada por el INEGI, durante enero de 2022 en el Área Metropolitana de Guadalajara el tren eléctrico urbano (las tres líneas de Mi Tren) proporcionó servicio a 9,8 millones de pasajeros, consolidándose como el principal medio de transporte público en la ciudad. Le siguieron Mi Macrobús Calzada, en su servicio troncal que atendió a cerca de 2,1 millones de usuarios, mientras que el servicio de alimentadoras de Mi Macro Calzada movió a 605.000 personas, el SITREN a 308.000 usuarios y el trolebús que transportó a 191.000 pasajeros. Sin embargo, se espera que esta estadística aumente una vez que se reporten los meses de febrero y marzo, pues con la entrada en operación de Mi Macro Periférico, se sumarán

300.000 usuarios diarios —alrededor de 9 millones al mes- entre rutas troncales, complementarias y alimentadoras (Gobierno del estado de Jalisco, 2022).

Favorablemente, las personas se han adaptado a estos sistemas de transporte que permiten la multimodalidad, -al considerar al peatón, al usuario del transporte colectivo y al ciclista-, generando más opciones de movilidad en la ciudad. No obstante, el Área Metropolitana de Guadalajara concentró en el año 2021 el 63.6% del parque vehicular estatal, con 2.661.363 autos en circulación, con un incremento notable en la tasa de vehículos por cada 100 habitantes<sup>2</sup>. Cabría entonces cuestionarse ¿por qué se sigue incrementando el uso de automóviles si el sistema de transporte público ha mejorado sustancialmente?



*Imagen 1. Sistema de Tren eléctrico urbano en el AMG.*

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/gestiondelterritoriojalisco>.

<sup>2</sup> La tasa de vehículos por cada 100 habitantes se ha incrementado en los municipios que integran el AMG. Zapotlanejo fue el municipio con la mayor tasa vehicular con 80.6 vehículos por cada 100 habitantes; le siguió Guadalajara con 73.3 y Zapopan con 55.9 (Gobierno del estado de Jalisco, 2022).

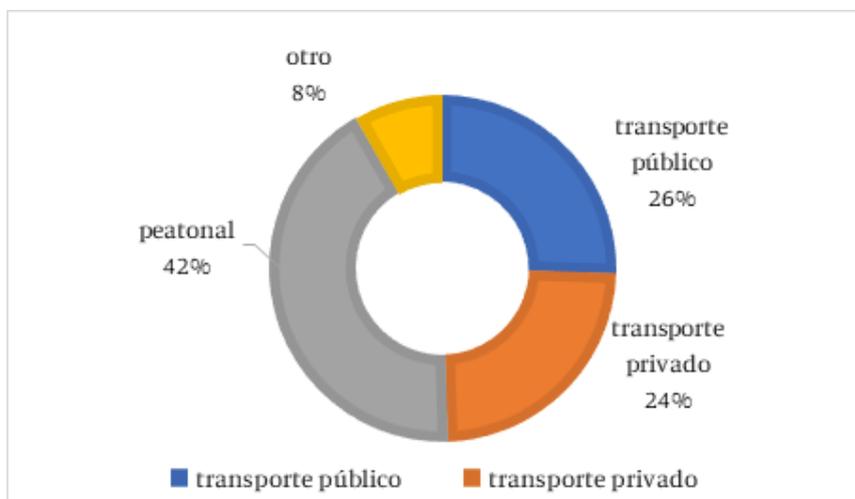
De acuerdo con la distribución modal de viajes (Cuadro 1 y Gráfico 1), en el año 2021 en la metrópoli se alcanzaron los 11.500.000 viajes diarios en sus distintas modalidades, con una tasa media de 2,4 viajes/habitante. La movilidad peatonal a corta distancia es la imperante con 42%; le siguen los viajes en transporte público con el 26%, en transporte privado con 24% y otras modalidades de viaje (mototaxi y motocicletas) con el 8% (IMTJ, 2021). Esto es así, debido a la dificultad para acceder a los lugares de destino en una ciudad altamente fragmentada, en donde los viajes cruzados (*cross commuting*) son la constante.

Tipo	Generados	Atraídos
Transporte público	2.940.702	2.940.702
Transporte privado	2.760.227	2.760.227
Peatonal	4.860.346	4.860.346
Otros*	962.336	962.336
Total de viajes diarios	11.523.641	11.523.641

\*En esta categoría se contemplan medios de transporte motorizado como taxis, mototaxi, motocicleta, transporte de personal y transporte escolar.

**Tabla 1.** Distribución modal de viajes en el Área Metropolitana de Guadalajara.

Fuente: IMTJ, 2021.



**Gráfico 1.** Viajes diarios por distribución modal en el AMG, 2021.

Fuente: IMTJ, 2021.

Por su parte el transporte colectivo de pasajeros (integrado por 5.179 autobuses urbanos y 277 rutas) congrega la mayor demanda de usuarios en la metrópoli, pese a su deficiente servicio y falta de control operativo. El transporte colectivo, conocido también como sistema “hombre-camión”, se caracteriza por la sobreposición de rutas en el centro de la ciudad y la falta de estandarización del servicio en zonas periféricas. No obstante, es este sistema de transporte el que tiene mayor cobertura en la ciudad, acerca a los usuarios a sus lugares de destino y alimenta al sistema de transporte masivo.

La capacidad de servicio del transporte colectivo se encuentra supeditada a los modos de organización y operación del sistema y a las condiciones físico-operativas de la red vial metropolitana. La red vial interna es de 12.483 kilómetros con un alcance máximo de 30 kilómetros a partir del centro de la ciudad, lo que deja fuera de la capacidad de servicio de transporte a múltiples asentamientos de la periferia extrema, especialmente al norte, sur y poniente de la ciudad (Figura 1).

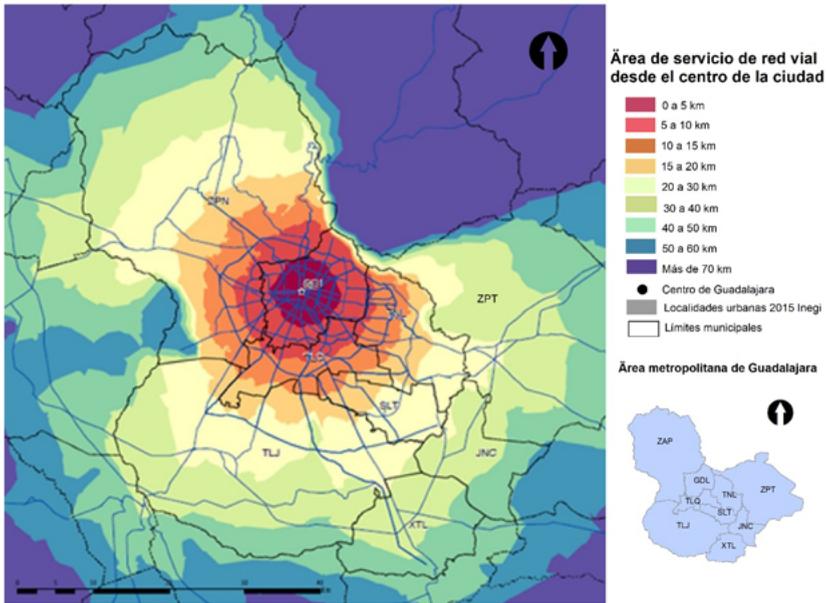


Figura 1. Área de servicio de la red vial del Área Metropolitana de Guadalajara.

Fuente: IMEPLAN, 2015.

Históricamente el transporte colectivo en el AMG amplía sus rutas conforme crece la demanda de destinos, pero en general, lo que hace es vincular algunos

asentamientos periféricos con el centro de la ciudad, en donde se realiza la mayor cantidad de ascenso y descenso de pasajeros por motivo de transbordos.

El criterio con el que se atiende la demanda de transporte público es el de maximizar las utilidades, exacerbando la sobreposición de rutas en áreas de máximo aforo diurno: el resultado es la insuficiencia de transporte en vastas áreas de la periferia urbana, en donde la frecuencia de transporte es irregular y no existe servicio de transporte nocturno. Esta situación incentiva el surgimiento de modalidades informales de transporte como los mototaxis y las camionetas, que se emplean tanto para sacar a los habitantes desde sus fraccionamientos hasta las líneas establecidas de transporte, como para acercarlos a diversos servicios en las inmediaciones y/o complementar los viajes nocturnos hasta la vivienda, elevando de esta forma los costos de la movilidad.

Los efectos generados en el sistema de movilidad urbano, acorde con el Instituto Metropolitano de Transporte, se inscriben en seis tipos principales (Cuadro 1).

<b>Tipo</b>	<b>Efecto</b>
Cobertura	Deficiencia del servicio en zonas periurbanas
	Deficiente conectividad en zonas periféricas
	Ausencia de programa de paradas
Operación	Frecuencias desajustadas en el día
	Insuficiencia del servicio en horas pico
	Ausencia de servicio nocturno
Costos	Tiempos prolongados de traslado
	Altos costos de transporte
Tecnología	Vehículos fuera de norma
	Escaso monitoreo del servicio
	Ausencia de información confiable
	Ausencia de tecnologías para el cobro
Accesibilidad	Baja accesibilidad a usuarios con movilidad reducida
	Inseguridad y saturación de los vehículos
Seguridad	Alta accidentalidad

*Cuadro 1.* Efectos en la calidad de servicio del transporte colectivo de pasajeros.

Fuente: IMTJ, (2021).

En suma, los problemas de movilidad en la metrópoli son generados por las modalidades de uso del suelo, la geografía del territorio y la improvisación en la planificación urbana. Si bien es posible reconocer los esfuerzos realizados en el reordenamiento del transporte público multimodal, en lo que respecta al transporte colectivo de autobuses, es aún insuficiente para atender la demanda de destinos en la periferia urbana.

De acuerdo con las tendencias observadas en la distribución modal de los desplazamientos de la población y el incremento de la fragmentación urbana, es posible concluir que seguirá aumentando el uso de motocicletas y automóviles privados, en tanto no se atienda este problema. Es decir, los desplazamientos en transporte público seguirán siendo transferidos a los automóviles privados, debido a los altos costos de transportación, a la pérdida de calidad en los viajes y al tiempo destinado para ello.

Un sector de la población sensiblemente afectado por el problema de transporte, como se verá a continuación, es el sector estudiantil de la ciudad. Enfrenta cotidianamente el problema de recorrer grandes distancias desde sus viviendas hasta los centros universitarios. Pese a que algunos de estos planteles han sido alcanzados por la mancha urbana, la conectividad en transporte público es ineficiente, por lo que se han incrementado los viajes en motocicletas, autos compartidos y la movilidad activa con bicletas y patines eléctricos.

## **Movilidad y accesibilidad en los centros universitarios del AMG**

Como se ha mencionado, el desplazamiento de la vivienda hacia las periferias extremas en las grandes ciudades, ha incentivado la desigualdad social y los desplazamientos pendulares. Ello generan un costo psicológico y orgánico en la población, debido a la heterogeneidad de las distancias por recorrer; especialmente, los traslados que suponen el retorno al lugar de pernocte habitual dentro de un mismo día (Lara, 2019).

Una situación similar se observa en el AMG, en donde existen además algunos servicios educativos que han sido permanentemente excluidos en las políticas de planeación urbana; me refiero a los centros universitarios. Históricamente, las instituciones de educación superior han seguido su propia lógica de ubicación dentro de la estructura urbana: se han alojado en la periferia metropolitana, desincorporadas del tejido urbano y con difícil accesibilidad. Una explicación pudiese encontrarse en la dificultad que tienen tanto los gobiernos subnacionales como los inversionistas privados, para adquirir grandes extensiones de terreno dentro del perímetro urbano. Otra explicación posible,

es que no exista correlación alguna entre la planeación urbana y la proyección demográfica a mediano y largo plazo, para prever la demanda futura de este tipo de servicios.

Conforme con el Censo de Población y Vivienda (INEGI 2020), en el área metropolitana de Guadalajara en el período 2010-2020, el promedio de escolaridad de la población de 15 años y más se incrementó en todos los municipios. Según los resultados del Censo 2020, Zapopan es el municipio con mayor grado promedio de escolaridad, con 11.5 años aprobados (el equivalente a dos años de bachillerato) (IIEG, 2021), (Gráfico 2).

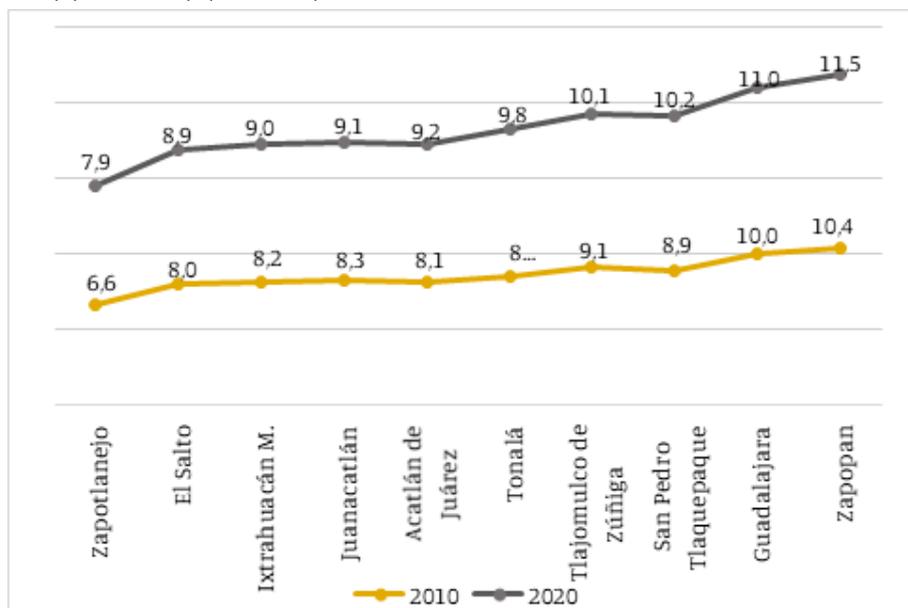


Gráfico 2. Grado promedio de escolaridad por municipio. Área Metropolitana de Guadalajara, 2010-2020.

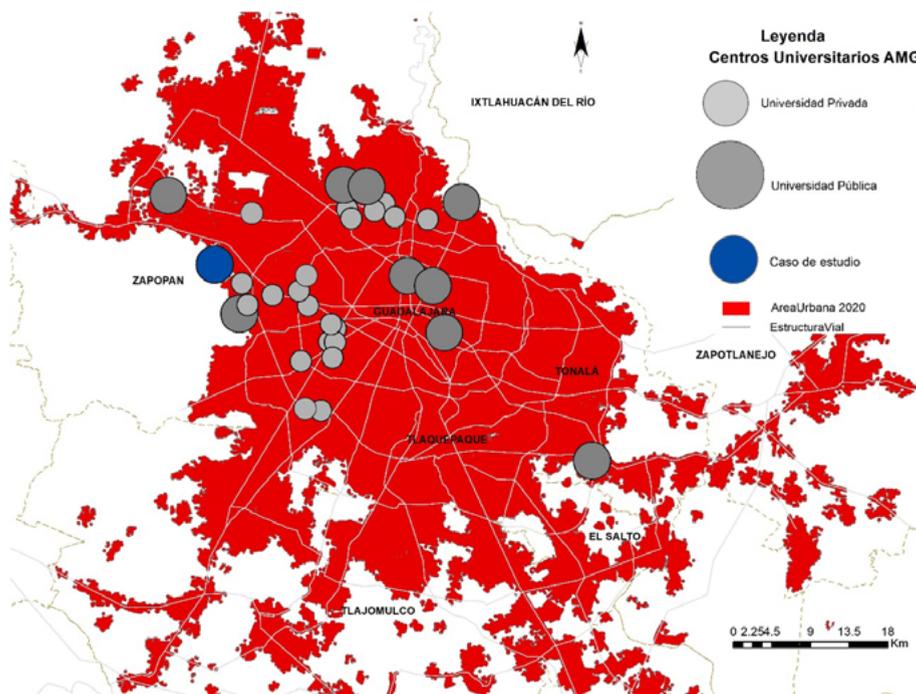
Fuente: IIEG (2021), con base en INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010 y 2020.

Frente a esta circunstancia es posible prever que la demanda de los grupos de población definidos entre los 15 y 19 años de edad<sup>3</sup> aumentará en la siguiente

<sup>3</sup> En el estado de Jalisco, en el año 2020 se contabilizaron 2 millones 516 mil 531 adolescentes y jóvenes de 12 a 29 años; el más numeroso de los grupos fue el de 15 a 19 años de edad, con un monto de 716 mil 259, es decir, un 28,5% del total; le siguió el grupo de 20 a 24 años con 704 mil 359 (28,0%), el de 25 a 29 años con 668 mil 334 (26,6%) y el de adolescentes de 12 a 14 años con 427 mil 579 (17,0%) (IIEG, 2021).

década y que demandará de un sistema de transporte eficiente y suficiente que les permita acceder a los centros universitarios de la ciudad.

Actualmente, en el norponiente del Área Metropolitana de Guadalajara se ha conformado un clúster educativo de jerarquía nacional, donde convergen universidades públicas y privadas que atraen a la población escolar del centro y norte del país. Al día de hoy, los municipios de Guadalajara y Zapopan muestran los valores más elevados de densidad estudiantil, con el 92% de las unidades educativas de la metrópoli (IMEPLAN, 2015). Por tanto, puede considerarse un indicador de movilidad de la población, en función de la densidad de oferta educativa. Se estima que en el AMG se realizan 11 millones de viajes diarios, de los cuales, 2 millones son traslados para acudir a las instituciones de educación media y superior. Sin embargo, buena parte de estos desplazamientos se efectúan cotidianamente a distancias superiores a los 20 km, entre los lugares de origen y los campus universitarios, que no siempre cuentan con acceso directo al transporte público.



**Figura 2. Clúster Universitario AMG, 2020.**

Fuente: Elaboración propia con base en IMEPLAN, 2015.

Con la creciente dispersión urbana (Imagen 2), la movilidad estudiantil se ha visto seriamente afectada debido a la distancia que separa a la vivienda de los centros de estudio. La disociación entre la política pública de movilidad y el uso y aprovechamiento del territorio urbano se ha resuelto en la práctica con la ampliación de algunas líneas de transporte colectivo y el uso creciente del automóvil -para quien puede costearlo-, sin contemplar las necesidades de desplazamiento de los grupos vulnerables.



*Imagen 2.* CUCEA-Universidad de Guadalajara.

Fuente: Fotografía de Josefina Lara (12 de noviembre de 2022).

El caso de estudio que se analiza en este artículo, muestra cómo la población estudiantil de los sectores bajos de la economía enfrenta múltiples dificultades para acceder a sus centros de estudio, con recorridos multimodales que implican, además de un gasto significativo en transporte, largos trayectos peatonales en condiciones de estrés. El periodo de confinamiento durante el COVID-19 evidenció también que buena parte de la comunidad estudiantil carecía de los recursos necesarios para el aprendizaje a distancia. Mientras que por una parte se ahorraban recursos destinados al transporte, por otra, los gastos en tecnología digital, renta de internet y compra de tiempo aire (datos móviles) para telefonía se multiplicaron, dejando fuera de la posibilidad de continuar con sus estudios a cientos de estudiantes.

Las dificultades de acceso, tanto físico como digital, al centro universitario con alcance regional sitúan en una doble condición de vulnerabilidad a los estudiantes que tienen que afrontar cotidianamente el problema de “llegar” a tiempo a clases. La falta de un sistema de transporte público eficiente hacia el poniente de la ciudad, donde se concentran diariamente miles de viajes de destino, ha detonado una gran cantidad de desplazamientos y novedosas estrategias de movilidad, que exigen una reconsideración de la movilidad multimodal por parte de la literatura.

La movilidad estudiantil como factor de accesibilidad, se discute en las siguientes páginas mediante el análisis de los patrones espaciales de localización de un centro universitario del poniente metropolitano y de la accesibilidad al plantel. En el caso de estudio se analizan los valores de proximidad física mediante el uso de un SIG y los datos oficiales de movilidad disponibles, complementados con los datos de accesibilidad real obtenidos de fuentes primarias, a partir de una encuesta aplicada a los alumnos de Ingeniería Civil del Campus Tecnológico Mario Molina en el municipio de Zapopan.

## **El Tecnológico Mario Molina, Unidad Académica Zapopan**

Por su ubicación, en los linderos del *Bosque La Primavera* en Periférico poniente, el Tecnológico Mario Molina (TEC-MM) mantiene una situación privilegiada desde el punto vista ambiental, no así en cuanto a su accesibilidad. Fundado en el año 1999, el Tecnológico es una institución pública gestionada por el gobierno del estado de Jalisco, con especialidad en el área de Ingenierías. Pertenece a la red administrada por el Tecnológico Nacional de México y la Secretaría de Innovación, Ciencia y Tecnología. Actualmente cuenta con 2.841 alumnos en dos turnos de operación, con un horario laboral de 7:00 am a 10:00 pm.

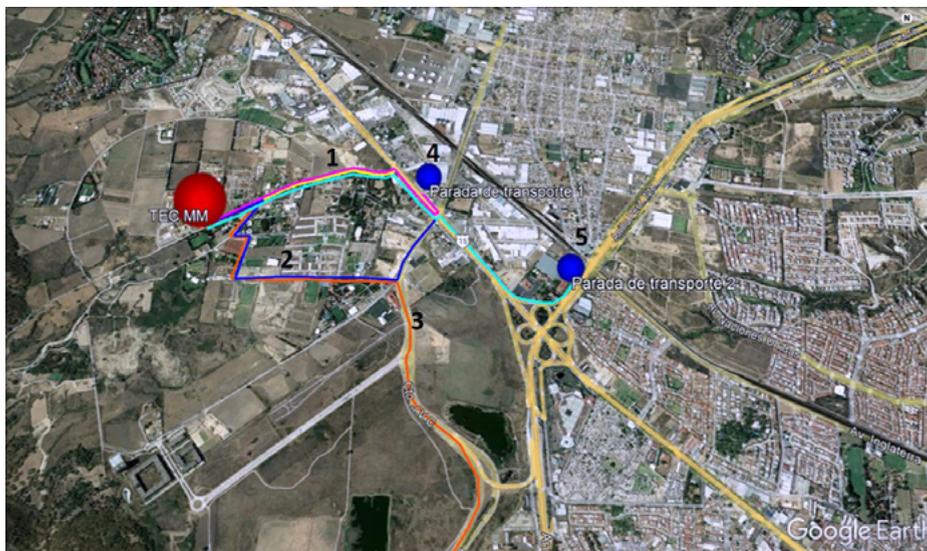


*Imagen 3. TEC-MM, ubicación respecto del AMG.*

Fuente: TEC- MM y Google Earth, (2020).

Sin duda el elemento conflictivo en este campus es la accesibilidad física al plantel. Ubicado en medio de granjas, fraccionamientos campestres y parques industriales, no existen los elementos de infraestructura vial necesarios para el acceso peatonal seguro de los estudiantes o del personal que trabaja dentro de la institución. Asimismo, el acceso vehicular se vuelve complicado porque tiene como única vía de conexión con la ciudad, la carretera Guadalajara-Tepic. Esta vía regional se caracteriza por la afluencia continua de vehículos de carga, transporte público y privado y una serie de entronques y pasos a desnivel que impiden la circulación fluida.

Otro elemento a resaltar es la falta de transporte público que acerque a los estudiantes a la instalación educativa. El 25% de los alumnos que se mueven en transporte colectivo, solo cuentan con dos apeaderos (o paradas); el más cercano se ubica en la carretera GDL-Tepic a una distancia de 1,68 km, sin un puente peatonal para un cruce seguro. El segundo apeadero se ubica sobre el Anillo Periférico; los estudiantes deberán caminar más de 2,5 km entre calles poco transitadas, con múltiples salidas de vehículos de carga e iluminación insuficiente; lo que implica un alto riesgo de accidentalidad para los jóvenes, especialmente para aquellos que terminan sus clases a las 10:00 pm. (Imagen 4, Cuadro 2).



*Imagen 4. TEC-MM, rutas de acceso peatonal y vehicular.*

Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2020), <https://www.googleearth.com>.

Ruta	Modo de acceso	Conexión	Distancia al TMM	Simbología
1	Vehicular	Carretera GDL-Tepic	1,24 km	
2	Vehicular	Carretera GDL-Tepic	2,25 km	
3	Vehicular	Anillo Periférico Pte.	5,71 km	
4	Peatonal	Carretera GDL-Tepic	1,68 km	
5	Peatonal	Anillo Periférico Pte.	2,52 km	

*Cuadro 2. Distancia a las vías interurbanas y apeaderos de transporte público.*

Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth, (2020).

En las siguientes páginas se presentan los resultados integrados de la encuesta, en donde se detallan las características socioeconómicas de la comunidad estudiantil y los problemas de accesibilidad que afrontan cotidianamente en sus traslados al centro universitario (Cuadro 3). De igual forma se aborda el tema del periodo de confinamiento obligatorio por COVID-19. La brecha de acceso tecnológico fue uno de los mayores obstáculos que tuvieron que enfrentar para asegurar la continuidad de los aprendizajes durante el cierre de la institución, especialmente los estudiantes que provienen de contextos vulnerables.

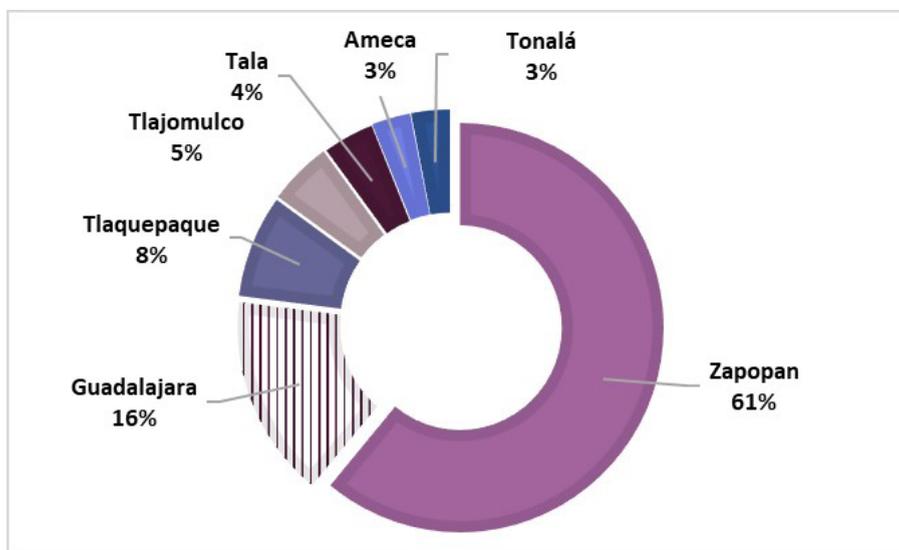
Componente	Características	Resultados Casos /Porcentaje	
Social	Población estudiantil	2.841 alumnos	
	Rango de edad	Entre 21 y 30 años	
	Sexo	Hombres	(80,5%)
		Mujeres	(19,5%)
Estado civil	Soltero	(82%)	
	Casado	(18%)	
Movilidad	Viaje de origen	Zapopan	44 casos (61%)
		Guadalajara	11 casos (16%)
		Tlaquepaque	6 casos (8%)
		Tlajomulco	4 casos (5%)
		Tala	3 casos (4%)
		Ameca	2 casos (3%)
		Tonalá	2 casos (3%).
	Tipo de transporte	Transporte Público	18 casos (25%)
		Automóvil	18 casos (25%)
		Motocicleta	22 casos (30%)
Mixto		11 casos (16%)	
Auto compartido		3 casos (4%).	
Distancia diaria recorrida en kilómetros	Entre 1-3 km	3 casos (4%)	
	Entre 4-5 km	7 casos (10%)	
	Entre 6-15 km	13 casos (18%)	
	Más de 15 km	49 casos (68%)	
Impedimentos físicos para la movilidad	Ninguno	67 casos (93%)	
	Algunos	5 casos (7%)	
Número de viajes diarios	Entre 2-4 viajes	52 casos (73%)	
	Entre 5 viajes y más	20 casos (27%)	

Económico	Empleo y estudio	Estudia y trabaja Estudia	50 casos (71%) 22 casos (29%)
	Gasto semanal en transporte	Entre 5-15 USD	26 casos (36%)
		Entre 15-25 USD	13 casos (18%)
		Entre 25-50 USD	13 casos (18%)
Más de 50 USD		10 casos (14%)	
Gasto mensual en Internet y telefonía	Entre 5-25 USD	26 casos (36%)	
	Entre 25-50 USD	34 casos (48%)	
	Entre 50-100 USD	12 casos (16%)	
Gasto mensual en colegiatura y materiales.	Entre 100-200 USD	56 casos (78%)	
	Más de 200 USD	16 casos (22%)	
Accesibilidad	Distancia por recorrer para acceder al transporte público.	Entre 100-500 metros	47 casos (65%)
		Entre 0.5-1 km	11 casos (16%)
		Entre 1-3 km	8 casos (11%)
		Más de 3 km	6 casos (8%)
	Obstáculos en trayecto entre la vivienda y el Tecnológico Mario Molina.	Topografía irregular	13 casos (19%)
		Zonas anegadas	7 casos (10%)
		Iluminación deficiente	21 casos (29%)
		Falta de banquetas y puentes peatonales	8 casos (11%)
		Zonas inseguras	11 casos (15%)
Delincuencia		3 casos (4%)	
Servicios faltantes en la Institución o sus inmediaciones	Falta de semáforos	9 casos (12%)	
	Transporte hasta el plantel	52 casos (73%)	
	Vigilancia en espacios exteriores	11 casos (15%)	
Rutas de acceso seguras	9 casos (12%)		

**Cuadro 3. Características socioeconómicas de la comunidad universitaria del Tecnológico Mario Molina, Unidad Académica Zapopan.**

Fuente: Elaboración propia.

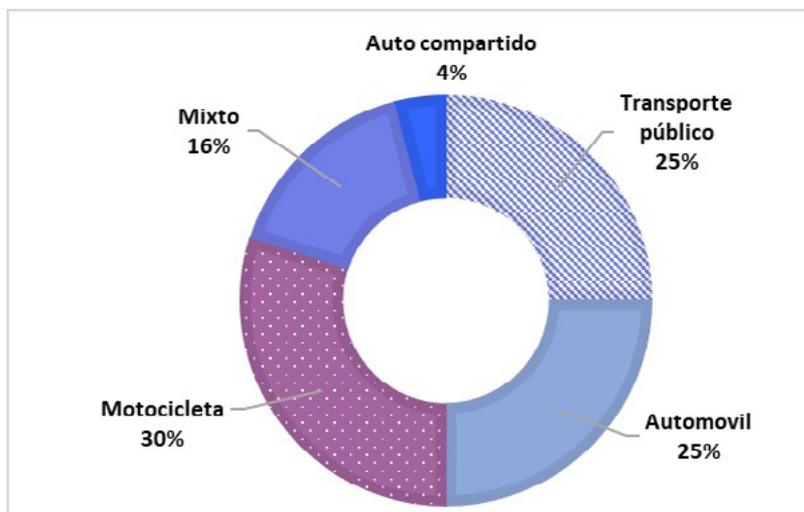
En los datos obtenidos en la encuesta encontramos que la movilidad cotidiana es compleja y costosa. Debido al lugar de residencia, las distancias por recorrer para el 96% de los alumnos superan los 30 kilómetros diarios; en condiciones favorables solamente se ubica el 14%, que vive entre 1 y 5 kilómetros de distancia. El lugar de procedencia dominante es el municipio de Zapopan seguido de Guadalajara, pero el campus educativo recibe alumnos que se desplazan de municipios como Tala y Ameca que se ubican a 35 y 75 kilómetros de distancia al campus, respectivamente (Gráfico 3).



*Gráfico 3.* Municipio de procedencia del alumnado del TEC-MM, Zapopan.

Fuente: Elaboración propia.

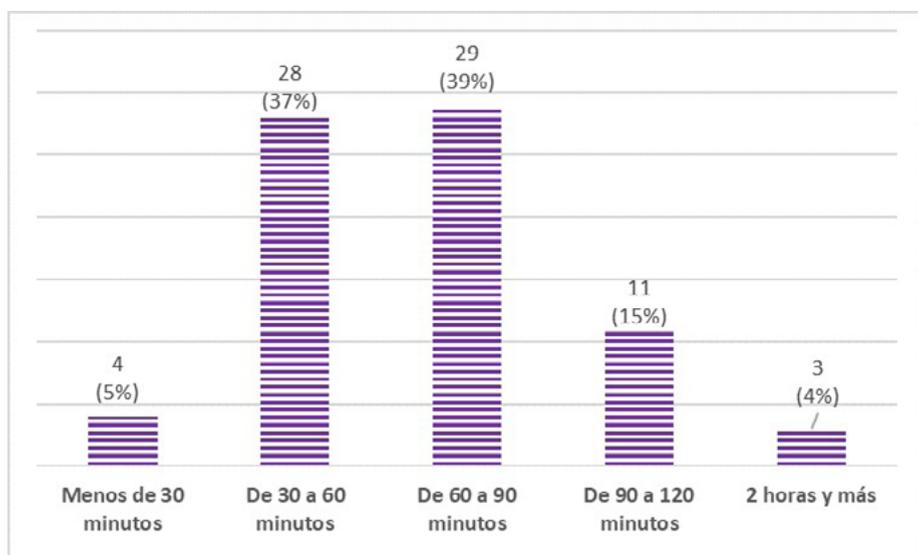
Los medios de transporte son variados, como se observa en el Gráfico 4. Llama la atención el uso de motocicletas como el medio más eficiente para llegar hasta las puertas de la institución. Otros medios empleados son el auto compartido y el transporte multimodal (el más costoso) que implica el transbordo entre sistemas, incluida la movilidad peatonal.



*Gráfico 4.* Distribución modal de transporte TEC-MM, Zapopan.

Fuente: Elaboración propia.

Un dato importante es el tiempo y el costo destinado a la movilidad cotidiana de los estudiantes (Gráfico5). Pese a que la mayoría proviene del municipio de Zapopan, debido a la geografía del área metropolitana, las distancias son largas, porque además no existe transporte radial que interconecte los asentamientos de la periferia urbana. En múltiples ocasiones el alumnado se traslada al centro de la ciudad para luego conectar con otras líneas de transporte que los acerque al campus universitario, terminando con un recorrido peatonal que excede los 1,5 kilómetros entre las paradas de transporte y la institución.



*Gráfico 5.* Tiempo de recorrido entre el hogar y el TEC-MM, Zapopan.

Fuente: Elaboración propia.

El costo de transportación fluctúa entre (5-25 USD) semanales para el 36% de la comunidad estudiantil, dependiendo del número de viajes diarios que se tengan que realizar para el desarrollo de sus actividades, que en el 71% incluye además un horario laboral de 6 días. Para el otro 36%, el costo de transporte fluctúa entre 25 y 50 USD y solo el 14% reporta un gasto superior a los 50 USD semanales. Al costo y distancia de transportación deberá agregarse el desgaste orgánico y psicológico que representa la movilidad en condiciones de estrés.

Como se observa en el Cuadro 3, existen múltiples obstáculos en los trayectos entre el hogar y los centros de estudio y trabajo, que corresponden a factores locales como la topografía irregular, el tránsito en zonas anegadas, la iluminación deficiente, la falta de banquetas y puentes peatonales, falta de semáforos y las inherentes a la seguridad pública; es decir, el transitar por zonas inseguras por asaltos, agresiones físicas, secuestros y otros.

En la encuesta se reporta, asimismo la exigencia por parte de alumnos de autobuses escolares que los transporten hasta las puertas del plantel durante los horarios de entrada y salida, así como la denominación de rutas seguras en sus inmediaciones, con alumbrado suficiente, teléfonos de emergencia y botones de pánico.

Cabe señalar que el problema de la accesibilidad no es privativo del Instituto Tecnológico de Zapopan. Existen otros centros universitarios con la misma problemática, por ejemplo, el Centro Universitario de Tonalá (CUT) y el Centro Universitario de Ciencias Biológicas y Agropecuarias (CUCBA) que se ubican en las periferias extremas y con una sola vía de conexión con la ciudad. Otra forma de aislamiento lo encontramos en algunos centros universitarios, que pese a ubicarse dentro del perímetro urbano, se emplazan en zonas de difícil acceso peatonal y vehicular, como la Universidad Tecnológica de México (UNITEC), la Universidad Cuauhtémoc y el Tecnológico de Monterrey, entre otras.

En una metrópoli tan compleja como el Área Metropolitana de Guadalajara, la accesibilidad a los centros de estudio y de empleo se ha convertido en el verdadero problema porque afecta la continuidad del trabajo, la movilidad, la socialización y la vida en general.



*Imagen 5.* Paraderos de transporte en los centros universitarios del AMG.

Fuente: Fotografía de Josefina Lara (12 de noviembre de 2022).

El regreso progresivo a la presencialidad, después de los años de aislamiento por COVID-19, nos ha demostrado que la ciudad no adecuó sus estructuras para el regreso de los jóvenes a los campus universitarios. Lejos de ello, las condiciones de accesibilidad se complicaron con el rediseño de las rutas de transporte colectivo que alimentan al nuevo sistema de transporte público multimodal. Para quienes dependen del transporte colectivo exclusivamente, hubo que sumar el costo de otro pasaje o ampliar la distancia peatonal para acercarlos a sus centros de estudio, trabajo y/o viviendas.

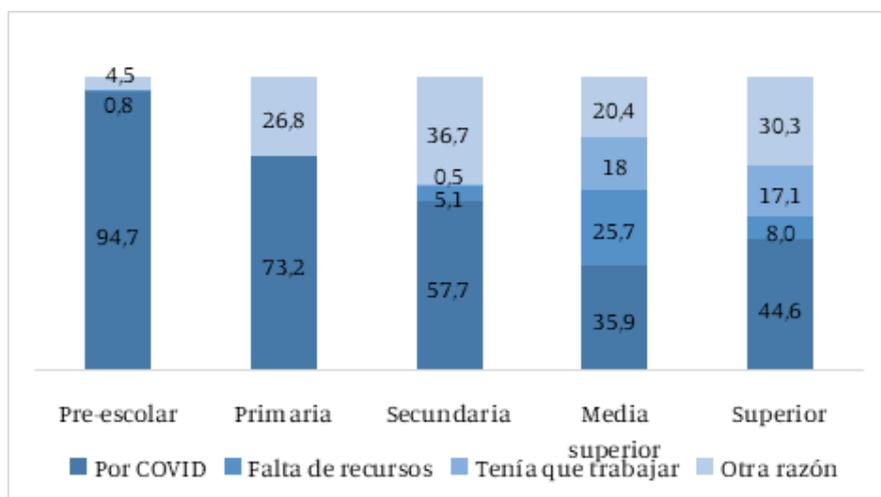
Los problemas estructurales que ya tenía la metrópoli ponen de manifiesto que no es posible volver a la situación previa a la pandemia, que por sí misma -como se verá a continuación-, representó un verdadero reto para las instituciones educativas y de gobierno, ya que no solo se tradujo en pérdida de oportunidades para los jóvenes universitarios, sino que tendrá consecuencias negativas a mediano y largo plazo para el bienestar de la comunidad universitaria.

## Las lecciones no aprendidas del confinamiento

Ante la pandemia de COVID-19 y los primeros brotes entre la población mexicana, las autoridades subnacionales de apresuraron, antes que el gobierno federal reaccionara, a suspender las labores en los centros educativos, ante la incertidumbre de cómo se desarrollaría la pandemia y por cuanto tiempo sería necesario el confinamiento y el distanciamiento social. Nos vimos de pronto en medio de una crisis sanitaria, económica y social sin precedentes.

Después de dos años (2019-2021), encontramos que el sector educativo fue uno de los más afectados. El retraso educativo se hizo evidente una vez que el sistema volvió a clases presenciales. Los efectos fueron diferenciados entre la comunidad estudiantil según el nivel de ingreso y el lugar de residencia. Esto es así porque no se previó que los recursos tecnológicos para implementar la *educación a distancia* no eran los adecuados ni suficientes. Las familias tuvieron que desembolsar recursos para dotar a sus hijos de nuevos dispositivos (PCs, laptops, teléfonos celulares, entre otros) y renta de servicio de Internet. Los docentes tuvieron que aprender en tiempo récord a manejar plataformas, contenidos y a organizar sesiones en línea, mientras que los alumnos desconcertados no adivinaban las reglas de esta nueva forma de aprendizaje.

De acuerdo con INEGI, en su Encuesta para la Medición del Impacto COVID-19 en la Educación (ECOVID-ED) 2020, durante el periodo de confinamiento hubo una reducción sensible en el número de alumnos inscritos en el sistema educativo nacional para el ciclo 2019-2020; la deserción escolar en la población de 3 a 29 años alcanzó los cinco millones de estudiantes en el país. Los motivos específicos asociados con el COVID-19, por los que no se concluyó con el ciclo escolar en los distintos niveles, se muestran en el Gráfico 6.



**Gráfico 6.** Distribución porcentual de la población de 3 a 29 años inscrita en el ciclo escolar 2019-2020 por motivo de NO conclusión del ciclo escolar, según nivel de escolaridad.

Fuente: INEGI (2020), Encuesta para la medición del impacto COVID-19 en la educación.

En el caso del Tecnológico Mario Molina, conforme a los resultados de la encuesta aplicada, los efectos del COVID-19 en la vida cotidiana de los estudiantes fueron diferenciados. Para los alumnos que estudian y trabajan (71%) el confinamiento no fue realmente efectivo. Muchos de ellos ampliaron sus horarios de trabajo y se vincularon a clases en línea desde sus lugares de empleo. Para quienes se quedaron en casa, la movilidad y el gasto en transporte se redujeron notablemente, no así el gasto en Internet y tiempo aire (datos móviles) para telefonía celular, que fue uno de los medios más comunes para vincularse a clases, para el envío de tareas y para mantener la interacción social (Cuadro 4).

Componente	Características	Resultados	
Confinamiento	Periodo de clases a distancia.	22 meses (de abril de 2020 a enero de 2022).	
	Reducción de movilidad por confinamiento.	Entre 1-25%	6 casos (13%)
		Entre 25-50%	26 casos (36%)
		Entre 50-75%	11 casos (15%)
Entre 75-100%		36 casos (36%)	
Reducción de interacción social por confinamiento.	Entre 1-25%	5 casos (7%)	
	Entre 25-50%	31 casos (43%)	
	Entre 50-75%	20 casos (28%)	
	Entre 77-100%	16 casos (22%)	
Miembros del hogar con mayor confinamiento.	Padres	9 casos (13%)	
	Adultos mayores	17 casos (23%)	
	Niños y adolescentes	20 casos (28%)	
	Personas/discapacidad	11 casos (15%)	
	Ninguno	16 casos (21%)	
Accesibilidad Digital (educación en línea)	Acceso a Internet fijo o por teléfono celular	SI	68 casos (94%)
		NO	4 casos (6%)
	Forma de acceso a clases en línea.	Teléfono celular	7 casos (9%)
		Laptop	7 casos (9%)
		PC	2 casos (4%)
		Mixto	56 casos (78%)
Gastos en dispositivos y servicios para acceder a la educación en línea.	Internet	(94%)	
	Laptop	(18%)	
	Teléfono celular	(37%)	
	Tiempo aire para telefonía	(98%)	

*Cuadro 4. Efectos del periodo de confinamiento por COVID-19.*

Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta aplicada durante el mes de septiembre de 2022.

Como se observa en el Cuadro 4, la accesibilidad digital desde casa y lugares de empleo se vio rebasada. Cuando llegó la pandemia muy pocas universidades contaban con personal capacitado en educación virtual, infraestructura disponible, plataformas de aprendizaje y sistemas de gestión digitales; lo que se tradujo en gastos inesperados para las familias, ineficiencia de conectividad en amplias zonas de la ciudad, estrés por confinamiento y deserción escolar.

En el TEC-MM encontramos que la matrícula escolar fue disminuyendo desde el año 2020 debido a la pandemia. Partiendo de la base que en el año de referencia se registraron 3.335 alumnos a las diversas carreras, para finales del año 2021, solo alcanzaron una inscripción de 2.645 alumnos, es decir, tuvieron una reducción del 21% de la matrícula. Para el primer periodo escolar del año

2022, ya de regreso a clases presenciales, la matrícula alcanzó los 2.773 alumnos y para el segundo periodo, los 2.841 alumnos inscriptos. Como se observa, la universidad no ha alcanzado aún el nivel de inscripciones previo a la pandemia, pese a ser una universidad pública de bajo costo (60 USD mensuales) (Dirección escolar del TEC-MM Unidad Zapopan).

Este problema no es exclusivo de las universidades públicas. Quienes registraron un descenso importante en la inscripción fueron las universidades privadas, en dónde a causa de la pérdida de empleos, cierre de negocios y/o defunciones familiares, la matrícula bajó notablemente obligando al cierre de instalaciones en algunos casos.

La vuelta a la normalidad escolar en enero del año 2022, ha evidenciado que existe un retraso generalizado del proceso de aprendizaje en México. En el ciclo escolar 2020-2021 los años de escolaridad cayeron a 13,8 y con ellos, el aprendizaje efectivo. Recientes cálculos de investigadores del Centro de Estudios Espinosa Yglesias sitúan la pérdida de escolaridad efectiva promedio en al menos dos años y dos meses, con lo que el retroceso en la escolaridad alcanza el 24% (CEEY, 2022).

Queda claro que el atraso en la educación durante la pandemia no se debió solo a cuestiones tecnológicas, sino también a la falta de conectividad en zonas complejas o aisladas; “acceder a la conectividad en las escuelas es una cuestión de derechos y lo que está en juego es, nada más y nada menos, que la posibilidad de cerrar las brechas que condicionan no solo las oportunidades de cada individuo, sino el crecimiento inclusivo y sostenible y la resiliencia de nuestros países” (Mateo, 2022).

## Conclusiones

La movilidad es un fenómeno altamente complejo vinculado estrechamente con los sistemas de transporte locales. El transporte es un servicio público, que además de afirmar la movilidad como libertad personal, es también un sector económico de gran importancia para el desarrollo y la competitividad de las ciudades. Una ciudad es competitiva cuando se reducen las horas-persona que se pierden durante los traslados, así como los impactos que tiene en la salud y el medio ambiente. Una buena conectividad entre los diversos elementos de la estructura urbana, forja ciudades más equitativas porque fortalece las relaciones humanas y favorece el desarrollo de sus habitantes. Sin embargo, no todas ellas tienen la capacidad de interconexión entre sus partes. La dispersión y aislamiento de millares de personas asentadas en las periferias, impide el acceso a mejores empleos o a una educación de calidad. En suma, la desigualdad es uno de los efectos más nocivos del desarrollo urbano.

En México en el año 2022 la movilidad se instituyó como un derecho humano garantizado por una reforma constitucional<sup>4</sup>. Sin embargo, en las grandes metrópolis del país la movilidad urbana tiene sus propias lógicas de funcionamiento, ancladas generalmente en un sistema de transporte dual -uno público y otro privado- que corre a diferente velocidad y persigue fines distintos. En el Área Metropolitana de Guadalajara, por ejemplo, los problemas estructurales de la planeación, sumados a la dispersión urbana y la persistencia del uso del automóvil como la forma más eficiente de movilidad en la ciudad, ha impedido que se atiendan de manera formal los problemas de la accesibilidad equitativa.

La expansión urbana representa al día de hoy el mayor obstáculo para lograr la eficiencia del sistema de movilidad metropolitana. En el año 2015 Guadalajara fue la segunda ciudad del país con la mayor tasa de crecimiento anual de la superficie urbana, en relación con el crecimiento poblacional: es decir, la superficie urbana creció al doble que la población (IMEPLA, 2015). El parque vehicular alcanzó en el 2022, los dos millones 661.000 autos en circulación y la superficie vial prácticamente no ha aumentado, lo que se traduce en congestionamientos permanentes de las vías intraurbanas.

Es de esta forma, que el *grado de accesibilidad* necesariamente se convierte en el indicador más adecuado para evaluar las políticas de movilidad en la ciudad. Como se ha visto a lo largo de estas páginas, existen aún vastas áreas suburbanas que no cuentan con un servicio continuo de transporte; los beneficios de la multimodalidad no alcanzan a toda la población; y existen grupos aislados permanentemente afectados en sus traslados cotidianos.

Una movilidad equitativa deberá sustentarse en diversas modalidades de transporte que sean seguras, de calidad, accesibles, sustentables y suficientes para cubrir la demanda de la población. Para que la equidad sea posible es necesario señalar algunos aspectos sobre planeación urbana y gasto público, entre los que podrían enlistarse los siguientes:

- 1 La inversión privada esta llamada a cumplir un rol importante en la expansión del transporte colectivo en zonas de difícil acceso por su emplazamiento, con el objetivo de ofrecer un servicio de transportación seguro, continuo y eficiente.
- 2 El gobierno deberá crear las condiciones regulatorias e incentivos fiscales necesarios para facilitar el proceso de inversión con nuevos modelos de negocio sostenibles.

---

<sup>4</sup> Gracias a esta reforma se creó la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial con la que se asegura que todas las personas puedan moverse con seguridad, equidad, accesibilidad y, sobre todo, en igualdad de oportunidades (Cámara de Diputados LXV Legislatura. Decreto DOF 17-05-2022).

- 3 La inversión pública es un componente esencial de cualquier estrategia para extender la cobertura de transporte sin fines de lucro hacia las localidades más apartadas de la ciudad, que han sido excluidas en el nuevo sistema de reordenamiento del transporte público multimodal.
- 4 La modernización de los sistemas de transporte existentes, para lograr que la asignación de recursos públicos sea más efectiva y equitativa.
- 5 Asimismo, es necesario el rediseño y recuperación de las trayectorias a los centros universitarios del norponiente de la ciudad, donde los jóvenes han quedado segregados del transporte, con bonos de movilidad multimodal que les permitan desarrollar sus actividades cotidianas.
- 6 Favorecer la movilidad peatonal segura entre los puntos de transporte más cercanos a los centros universitarios.
- 7 Finalmente, expandir la conectividad tecnológica en las universidades, para reducir la diferencia entre ricos y pobres entre zonas remotas y urbanas.

## Referencias bibliográficas

- Rodolfo de la Torre: Años de educación perdidos (1 de junio de 2022). *Centro de Estudios Espinosa Yglesias (CEEY)*. Recuperado de <https://ceey.org.mx/anos-de-educacion-perdidos/>
- Chias Becerril, L. e Iturbe Posadas, A. (2001). Accesibilidad de las localidades del Estado de México a la red carretera pavimentada: un enfoque metodológico. *Investigaciones Geográficas*, (46), 117-130.
- De Mattos Carlos, A. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. En Marco Córdova Montúfar (Coord.) *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina* (pp. 35-62). Quito: FLACSO - Sede Ecuador.
- Gobierno del Estado de Jalisco (2022). *Se posiciona Jalisco como el sistema de transporte más importante entre los estados del país, según datos del INEGI*. Recuperado de <https://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/140881>
- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, (15), 9-42.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, España: Siglo XXI.
- IIEG, (2021). *Análisis de los principales resultados del Censo 2020 de las áreas metropolitanas de Jalisco, 2010-202*, Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/02/AMG.pdf>.

- Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN) (2015). *Expansión urbana. Análisis y prospectiva 1970-2045*. Guadalajara: Industrias Creativas.
- Instituto Nacional de Información Estadística y Geográfica (INEGI) (2020). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Instituto Nacional de Información Estadística y Geográfica (INEGI) (2020). *Encuesta para la Medición del Impacto COVID-19 en la Educación*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/investigacion/ecovided/2020/>
- Instituto Metropolitano del Transporte - Gobierno del Estado de Jalisco (IMTJ) (2021). *Estudios técnicos para emitir la declaratoria de necesidad y resolución establecedora del sistema integrado de transporte público para el Área Metropolitana de Guadalajara*. Recuperado de <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx>.
- Krüger, R. (2012). El transporte urbano como servicio de interés público. Entre regulación y mercado libre. En Vidal-Koppmann (Comp) *Movilidad y Pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: CETAM/FADU/UVA.
- Lara, J. (2019). La movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Guadalajara. Descentramientos, fragmentaciones y marginalidades. En Liberali y Vidal-Koppmann (Dir) *Movilidad y pobreza: otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial*. Buenos Aires: CETAM-FADU-UBA.
- López Trigal, L. (Dir) (2015). *Diccionario de geografía aplicada profesional: terminología de análisis, planificación y gestión del territorio*. León: Universidad de León.
- Mateo, M. (2022). *Tres razones para incrementar la conectividad en las escuelas* [video]. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <https://blogs.iadb.org/educacion/es/conectividad-en-escuelas/>
- Miralles Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Vasconcellos, E. (2019). "Contribuciones a un gran impulso ambiental para América Latina y el Caribe; movilidad urbana sostenible", *Documentos de Proyectos de la CEPAL*, (LC/TS 2019/2). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe



# **VULNERABILIDADES EN EL CONURBANO BONAERENSE EN TIEMPOS DE COVID-19**

Ana María Liberali  
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES (UBA)  
amliberali@gmail.com

Solange Paula Redondo  
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES (UBA)  
redondosolange@gmail.com

Macarena Valenzuela  
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES (UBA)  
wvmacarena@gmail.com

## **Introducción**

Definimos por vulnerabilidad a la capacidad disminuida de una persona o grupo de personas para hacer frente a situaciones de peligro o amenazantes, entre las cuales podemos incluir tanto a las de origen físico-natural, así como a las referidas a accidentes, pérdida de empleo, salud o hechos delictivos.

Desde ya, consideramos que la situación de pobreza agudiza las vulnerabilidades, ya sean de carácter económico como resultado de la imposibilidad de haber contado con la educación necesaria para acceder a puestos de trabajo de buena calificación como la inserción laboral de carácter informal o inestable. La pobreza también incide negativamente a nivel social, en especial para quienes se encuentran en inferioridad de condiciones físicas, sea por cuestiones de género o de alguna discapacidad. Y, además, los sectores socioeconómicamente

de menores ingresos están más expuestos a desastres naturales o contaminación ambiental.

En este trabajo abordaremos las diferentes vulnerabilidades que se presentan en quienes habitan el Conurbano Bonaerense. Porque si bien, en términos comparativos con el resto de las provincias argentinas, aparece como la región de mejores condiciones relativas, debido a su heterogeneidad interna, y a que cuenta con la mayor cantidad y densidad de población del país, el número absoluto de pobres lo convierten en el área más problemática; a lo que se suman los accidentes y hechos delictivos que se registran a diario.

Hemos tomado como representativos los tiempos de COVID-19, debido a que si bien, tanto la situación de pobreza, y, por ende, de vulnerabilidad extrema, eran previas a la epidemia; se agravaron sobremanera, poniendo al descubierto una realidad que, para las mayorías, estaba oculta.

## **Pobreza y vulnerabilidad en el Conurbano Bonaerense**

A partir de la década del '70, la Argentina comenzó una etapa de desindustrialización absoluta y relativa que redundó en una constante pérdida de empleos formales, manifestándose con mayor énfasis en el Conurbano Bonaerense, por haber sido otrora la región con mayores localizaciones de ese sector de la economía. Dicha situación de inestabilidad laboral, no solo que no ha mermado en los últimos cincuenta años, sino que se ha profundizado, generando mayor informalidad, y, por consiguiente, aumentando los niveles de pobreza. Siendo habitual que, en los medios de transporte público, hombres, mujeres, y muchas veces, niños, pasen vendiendo variedad de productos, como única forma de subsistir, con los riesgos que tal actividad implica (Figura 1).



*Figura 1.* Mujer vendiendo golosinas en el ferrocarril Sarmiento durante la pandemia.

Fuente: Liberali, 2021.

Tanto esta situación como otros hechos de carácter político-económico de diversa índole, contribuyeron a una profunda fragmentación socioeconómica por la cual la Argentina en general, dejó de contar con elevados porcentajes de clase media. Para permitir que un pequeño grupo ascendiera económicamente, a costa de que un amplio sector cayera en la pobreza.

Si bien, aún en nuestro país existe una importante oferta de opciones educativas gratuitas de calidad en todos los niveles de instrucción, no constituye garantía de accesibilidad, debido a que, cada vez más, una gran parte de la población debe salir a ganarse el sustento desde muy temprana edad. Y esto da lugar a una espiral de pobreza de la cual es muy difícil salir, por la imposibilidad de tener las condiciones requeridas para insertarse favorablemente en el mercado laboral.

### ***Vulnerabilidad ambiental, infraestructura y salud***

El orden económico social expulsa la pobreza de los grandes centros urbanos hacia las periferias, lo que define el Gran Buenos Aires, la Capital y

el Conurbano Bonaerense, en extensiones de contención de la pobreza con innumerables insuficiencias en las condiciones de vida de la población empobrecida en asentamientos carentes de mínimas posibilidades de alimentación, salud, educación, o energía, entre varias carencias (Gambina; 2022).

Los grupos poblacionales en situación de pobreza se ven obligados a instalarse en áreas desfavorables, tanto en cuanto a características de sitio como de posición geográfica respecto de la ciudad central.

Cuando hablamos de sitio hacemos referencia a las localizaciones en áreas inundables, un fenómeno frecuente, o por lo menos estacional en el Conurbano Bonaerense, producido no solamente por lluvias torrenciales en determinados meses del año, sino también por crecidas en la alta cuenca del Plata. Dicha situación no permite el desagüe de sus afluentes, como es el caso, entre otros, del río Luján.

Es así como, un fenómeno natural producido cíclicamente con independencia del accionar antrópico, deviene en un “desastre natural”, para quienes habitan sobre el lecho de inundación de ríos y arroyos, sin contar con los recursos edilicios básicos para soportarlo (Figura 2). Es decir, que la culpa no es de la naturaleza, sino de la situación socioeconómica previa, en que los habitantes de las zonas marginales suelen perder gran parte de sus pertenencias además del deterioro de sus viviendas.



*Figura 2.* Viviendas junto al arroyo Salguero en el partido de Merlo.

Fuente: Liberali, 2022.

Sumado a esto, muchos de dichos barrios no cuentan con la periódica recolección de residuos, dando lugar tanto a la acumulación de desechos con la proliferación de insectos y roedores, como a la quema de ellos con la consecuente contaminación del aire.

Por otra parte, las áreas periféricas del Conurbano Bonaerense carecen de servicios básicos, no solamente de salud y educación, sino de elementos de consumo fundamentales para desarrollar una vida digna, razón por la cual se hace imprescindible el desplazamiento cotidiano para acceder a ellos. Y, justamente, la posición geográfica desfavorable respecto de los diversos centros tanto sanitarios como educativos y comerciales, suele sumarse a la ya elevada vulnerabilidad del sitio.

La falta de veredas, de cordones cunetas, y las calles de tierra convertidas en largos lodazales después de cada precipitación, no permiten una adecuada circulación; ya sea a pie, como en bicicleta, motoneta, patín u otros medios alternativos.

Tampoco estas áreas se caracterizan por una buena disponibilidad y frecuencia de modos de transporte o de paradas con un refugio seguro, convirtiendo a los desplazamientos en una verdadera odisea; limitando aún más las oportunidades laborales o educativas, o el acceso a centros sanitarios.

Todo lo descripto anteriormente está relacionado con el derecho a la salud; ya que, además de las privaciones de carácter alimentario, de vestimenta y de ocio, derivadas de la falta de poder adquisitivo, las condiciones de sitio inciden en forma directa sobre enfermedades respiratorias e infecciosas. Tales enfermedades son derivadas tanto de las deficiencias habitacionales, como de las “mojaduras” frecuentes en los viajes cotidianos, y de la cercanía a basurales o ingestión de agua no potable. Pero, además, se agrava por la imposibilidad de un traslado inmediato en caso de una emergencia por el mal estado de la infraestructura vial, que no permitiría siquiera el ingreso de una ambulancia.

Piénsese, además, en quienes sufren alguna discapacidad motriz o visual, sea temporaria o permanente. La accesibilidad se complica aún más para quienes deban desplazarse en sillas de ruedas o con bastones, si se tratara de una persona no vidente.

### ***Desigualdades en el espacio urbano: movilidad y transporte como clave de análisis***

La población de sectores sociales de menores recursos económicos que habitan el Conurbano Bonaerense, está inmersa en múltiples situaciones de pobreza derivadas no solo de la desigualdad respecto de la distribución de bienes y servicios básicos: sino, además, vinculadas con la accesibilidad a los mismos.

La infraestructura y los servicios de transporte público no constituyen una excepción, ya que reproducen y profundizan las brechas del derecho a la ciudad.

Si consideramos las características del Área Metropolitana de Buenos Aires, las distancias en muchos municipios superan los 40 km hasta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde se concentra la mayor cantidad de ofertas laborales, educativas, sanitarias y recreativas. Dichas distancias se vuelven extremas cuando la movilidad cotidiana necesaria para acceder a los bienes y servicios, requiere de la inversión de costos económicos y temporales difíciles de afrontar.

Las distancias que separan a los municipios que componen el Conurbano Bonaerense varían entre 17 km para los partidos de la primera corona y 28 km para los de la segunda; allí es donde habita la mayor cantidad de población y, por ende, de donde provienen los principales desplazamientos cotidianos. La primera corona aporta el 70% de viajes hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (INTRUPUBA), que se llevan a cabo principalmente en colectivos; mientras que para los municipios de la segunda corona, los desplazamientos se realizan predominantemente en tren combinado con el colectivo o movilidad activa (caminatas o bicicletas).

El sistema de trasportes del AMBA está integrado por:

- a) Siete líneas de ferrocarril que no se conectan entre sí, pero todas convergen en diversos puntos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
- b) Líneas de colectivos de jurisdicción nacional (aquellas líneas que circulan e ingresan a la ciudad), provincial (líneas que circulan y conectan los municipios del Conurbano Bonaerense) y municipal (líneas de colectivo que circulan solo por los límites jurisdiccionales de un municipio).
- c) Seis líneas de subterráneo que solo se extiende por la CABA sin ingresar a los municipios del Conurbano Bonaerense.

### ***Los costos económicos y la movilidad vulnerable***

En los últimos años las políticas neoliberales, tan vigentes como en la década de 1990, establecieron importantes incrementos de las tarifas de servicios públicos. Para el caso del transporte público, entre el año 2019 y el 2022, las tarifas experimentaron un aumento mayor al 70% en los ferrocarriles metropolitanos y en los colectivos. En tanto que los subterráneos alcanzaron incrementos del 100%. El impacto de esta situación en los sectores sociales de menores recursos económicos es muy fuerte, ya que debemos considerar que en las periferias del AMBA, la movilidad es inevitable. Por lo tanto, implica un costo muy difícil de reducir.

Debemos considerar que, en Argentina, el Salario Mínimo Vital y Móvil establecido para el mes de noviembre de 2022, es de \$57.900 (pesos argentinos). Suponiendo que una persona residente en el Conurbano Bonaerense, realice un desplazamiento diario en sentido lugar de residencia-lugar de trabajo hacia la CABA y utilice la combinación de dos modos de transporte (tren y colectivo), gastará un monto equivalente a \$ 84,90 por día (\$978 mensuales). Es decir que necesitará invertir aproximadamente el 16% de sus ingresos solo en llevar a cabo una movilidad que resulta imprescindible.

El escenario no cambia demasiado, si consideramos la movilidad realizada por las mujeres-madres quienes llevan a cabo una movilidad cotidiana encadenada y compleja, vinculada con las tareas de cuidado de sus hijos. En los trabajos de campo y las entrevistas realizadas, evidenciamos que este sector poblacional realiza, en general, una movilidad muy acotada y limitada a sus barrios de residencia o lugares cercanos (Redondo; 2022).

Asimismo, las mujeres —madres en contextos de pobreza— suelen tener como único ingreso la Asignación Universal por Hijo (AUH) que consiste en una prestación social condicionada, porque para acceder al beneficio deben acreditar la asistencia escolar de los menores de edad y el cumplimiento de asistencia sanitaria que incluye el plan de vacunación obligatorio. El monto establecido para el mes de noviembre de 2022 era de \$8.471, de los cuales el 80% de dicha cifra es cobrado por las beneficiarias mensualmente, en tanto que el 20% restante lo perciben anualmente al demostrar el cumplimiento de las mencionadas condiciones.

A modo de ejemplo, vamos a considerar que las mujeres-madres bajo estudio, realizan una movilidad cotidiana relacionada con la asistencia escolar de sus hijos, para lo cual combinan largas caminatas y el uso de un colectivo. En términos de costos, esto implica un costo diario de \$50,40, que suman \$1.008 mensuales, es decir que es necesario invertir aproximadamente el 11% de los ingresos de la AUH.

Las situaciones descriptas nos muestran que los costos económicos para afrontar el transporte cotidiano en las periferias del Conurbano Bonaerense, constituye una de las limitaciones para garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la ciudad. Contribuyendo al aumento de las condiciones de pobreza y marginalidad de los sectores sociales más vulnerables.

### ***Derecho a la ciudad, movilidad y transporte desde una perspectiva de género***

Pensar el derecho a la ciudad desde una perspectiva de género requiere de la elaboración de cuestionamientos que consideren que el desarrollo urbano y su infraestructura en la ciudad actual dependen de decisiones políticas que no tienen en cuenta las necesidades de movilidad de los distintos sectores poblacionales. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo de quienes residen

y habitan el espacio urbano, por lo tanto, implica no solo el acceso a los bienes, servicios e infraestructura que ofrece la ciudad, sino también la participación activa en las decisiones respecto de lo que escasea o es inexistente.

Desde una perspectiva de género este derecho se ve vulnerado desde múltiples dimensiones vinculadas con la inseguridad, las tareas reproductivas y de cuidado, la desigual distribución de servicios urbanos y de transporte y las características de movilidad de las mujeres que conlleva un encadenamiento de modos de transporte para combinar las múltiples actividades que realizan.

Los ámbitos urbanos de las grandes ciudades son inseguros, tanto por la violencia en los espacios públicos, cuyas consecuencias limitan la movilidad en particular de las mujeres que experimentan un incremento del riesgo de violencia en determinadas franjas horarias. Principalmente durante la noche, cuando las frecuencias de los modos de transporte disminuyen, como así también la circulación de transeúntes.

En varios municipios del Conurbano Bonaerense se han implementado las denominadas “paradas seguras” que forman parte de un programa gubernamental de “fortalecimiento de la seguridad” implementado desde el año 2020. El mismo consiste en la instalación de paradas de colectivos que cuentan con pulsadores antipánico de emergencia, intercomunicadores conectados a centros de monitoreo de seguridad, cámaras domo 360°, wi-fi, terminal de carga y consulta de saldo de la tarjeta SUBE y pantallas informativas. Si bien esta nueva infraestructura se propone como un primer paso en el reconocimiento de las múltiples situaciones de inseguridad en la vía pública, a lo largo del trabajo de campo realizado en diversos municipios del Conurbano Bonaerense, hemos podido constatar que, si bien la existencia de la infraestructura de las “paradas seguras” está presente, aun no funcionan con todos los servicios antes mencionados (Figuras 3 y 4).



*Figura 3.* Parada segura en la localidad de Villa Udaondo, municipio de Ituzaingó.

Fuente: Redondo, 2022.



*Figura 4.* Tótem de seguridad en la estación Haedo del ferrocarril Sarmiento, municipio de Morón.

Fuente: Redondo, 2022.

Por otra parte, pensar la vulnerabilidad vinculada a las tareas reproductivas y de cuidado implica reconocer que dichas tareas son realizadas en mayor porcentaje por las mujeres. Así lo demuestran las encuestas sobre uso del tiempo implementado en la región latinoamericana y en Argentina en particular. Los últimos informes para nuestro país, publicadas en el mes de octubre de 2022, confirman que el 92% del trabajo no remunerado en los hogares es realizado por mujeres, lo cual implica la inversión de 6,38 horas diarias a dichas actividades, en contraposición a las 3,44 horas diarias realizadas por los hombres, para el Gran Buenos Aires (INDEC, Encuesta Nacional de Uso del Tiempo, 2021). Esta situación implica el desarrollo por parte de las mujeres de patrones de movilidad estrechamente relacionados con las tareas de cuidado de sus hijos y miembros dependientes del hogar, que requieren de una movilidad compleja y encadenada.

En las áreas periféricas del Conurbano Bonaerense, la provisión de servicios básicos y especialmente de transporte transforman la distancia geográfica en extrema (Liberali y Redondo, 2012); ya que limitan las posibilidades de movilidad y contribuyen a la reproducción y profundización de la marginalidad, la exclusión y, por ende, la pobreza. Hacemos referencia a las distancias extremas considerando la desigual distribución de bienes y servicios que se concentran en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en las centralidades periféricas de los municipios del Conurbano Bonaerense; escaseando o siendo inexistentes en las áreas más alejadas de los principales ej viales y con deficiencias en los servicios de transporte público, vinculadas fundamentalmente con la infraestructura de transporte y con las frecuencias que provocan la sobresaturación de los mismos,

dificultando su uso y accesibilidad. Estudios previos han demostrado que el modo de transporte más utilizado por los residentes del Conurbano Bonaerense es el colectivo, servicio que es prestado por empresas privadas, subsidiadas por el Estado que solo ofrecen recorridos sobre los principales ejes viales (como avenidas y rutas) dejando sin provisión de servicios a los barrios más alejados. Asimismo, en los últimos años se registraron importantes incrementos tarifarios que impactaron negativamente en las posibilidades de movilidad de los sectores sociales más pauperizados.

### ***Vulnerabilidad social vinculada al género. (Re) pensar la movilidad femenina***

Cuando hacemos mención a la vulnerabilidad social vinculada al género es necesario considerar que en el Área Metropolitana de Buenos Aires, donde las distancias muchas veces resultan excesivas y en las periferias escasean servicios básicos como agua potable, red de gas, pavimento y transporte público, las mujeres están expuestas a diversas situaciones de vulnerabilidad que contribuyen a profundizar la pobreza, la marginalidad y la exclusión social.

Pensar la movilidad urbana desde una perspectiva de género implica considerar que las mujeres realizan desplazamiento cotidianos vinculados a las tareas de cuidado de los miembros dependientes del hogar, especialmente menores de edad, lo cual configura un tipo de movilidad encadenada y activa, que incluye la combinación de caminatas, uso de bicicletas y transporte público, especialmente colectivos, que constituyen el modo de transporte de uso más extendido para las personas residentes en la periferia del Conurbano Bonaerense.

Si bien las necesidades de movilidad de la población del AMBA son muy heterogéneas, las mujeres-madres insertas en contextos de pobreza desarrollan patrones de movilidad estrechamente vinculados al desigual reparto de tareas de cuidado infantil al interior de los hogares, situación que se agrava y complejiza si consideramos el contexto social, económico y sanitario de los últimos años.

Las múltiples consecuencias derivadas tanto de la implementación de políticas neoliberales, que inciden en los mercados laborales y en las crisis económicas por demás conocidas en la Argentina, como así también aquellas derivadas de la crisis vinculada al COVID-19, profundizaron las barreras de acceso a la inserción socio-urbana y a garantizar el derecho a la ciudad de los sectores sociales más vulnerables.

### ***Políticas de transporte ¿con perspectiva de género?***

En Argentina se han elaborado informes y documentos en los últimos años que incorporan, reconocen y proponen la implementación de la perspectiva de género en las políticas de transporte, especialmente del AMBA.

En el marco de la institucionalización de dicha decisión política en el año 2020 se crea la Dirección de Políticas de Género y Diversidades (DPGyD), organismo que promueve acciones para que el Ministerio de Transporte de la Nación, elabore políticas tendientes a generar la mayor inclusión posible, para garantizar que todas las personas accedan al derecho a la ciudad y al derecho a la movilidad.

Con el fin de lograr los objetivos propuestos el Gobierno Nacional desarrolló acciones de articulación con los diversos actores sociales que integran el sector, para lo cual crearon la Mesa Federal de Género y Transporte, como así también impulsó acciones interministeriales, programas de articulación con el sector privado, con organismos internacionales y con actores sindicales.

Si bien se evidencian propuestas para el desarrollo de la perspectiva de género en las políticas de transporte del AMBA, aun su implementación se encuentra muy limitada y solo se materializaron las acciones más “visibles” vinculadas con las paradas seguras y los mencionados tótems de seguridad, tanto en las estaciones ferroviarias como en las paradas de colectivo. Pero aún falta desarrollar una planificación integral de la movilidad y el transporte con una perspectiva de género que realmente considere a las mujeres como sujetos de demanda y necesidades específicas (Dmuchowsky, 2019).

### *Elevada frecuencia de accidentes*

A pesar de la necesidad de traslado cotidiano entre las áreas periféricas y la ciudad central, las condiciones de infraestructura ferro-vial, gran parte de los vehículos y la escasa conexión y frecuencia de los diferentes modos, generan aglomeraciones y sobrecarga en los transportes públicos y un exceso en la utilización de automóviles particulares. Todo esto, sumado a una deficiente señalización y control, y a las conductas de riesgo de los automovilistas, contribuyen a que se produzca una elevada frecuencia de accidentes, con consecuencias fatales en muchos casos.

### *Hechos delictivos*

Sin caer en la estigmatización de que son los pobres quienes llevan a cabo mayor cantidad de hechos delictivos, existe una realidad que conduce, en muchos casos, a perpetrar acciones violentas sobre quienes se encuentran en una situación socioeconómica superior. Sin embargo, suele tratarse, en gran parte de los hechos, de una puja entre pobres, ya que, quienes deben salir a trabajar durante la madrugada o retornar a su hogar a altas horas de la noche, son los más vulnerables en este sentido, sin contar, incluso en sus viviendas con sistemas de seguridad adecuados (Figura 5).



*Figura 5.* Ataque a una combi en la bajada de la autopista 25 de Mayo y Sarandí (C.A.B.A.).

Fuente: Liberali, 2021.

## **Vulnerabilidades en tiempos de COVID-19**

Profundamente preocupada por los alarmantes niveles de propagación de la enfermedad y por su gravedad, y por los niveles también alarmantes de inacción, la OMS determina en su evaluación que la COVID-19 puede caracterizarse como una pandemia (OMS, 2020).

Debido a que Argentina es un país federal, las decisiones para luchar contra la pandemia las toman cada una de las provincias y la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de las facultades propias y concurrentes del gobierno nacional. Para enfrentar la pandemia, Argentina, como la mayoría de los países del mundo, adoptó una serie de medidas sanitarias, económicas y sociales, consensuadas entre el gobierno nacional y todas las provincias junto a la Ciudad de Buenos Aires (Guevara; 2020).

Sanitariamente, el enfoque de Argentina para enfrentar la pandemia se caracterizó por una cuarentena (aislamiento) temprana y estricta que abarcó todo el país durante treinta y siete días, seguida de una flexibilización por regiones, que permitió levantar la cuarentena en la mayor parte del país. Se establecieron protocolos de distanciamiento, manteniéndola en las áreas de alto contagio. Y, justamente, el Conurbano Bonaerense, era una de las áreas más vulnerables a esta situación.

Como en todos los rincones del mundo, la pandemia de COVID-19 alteró la cotidianidad de los habitantes del Conurbano Bonaerense, profundizando las problemáticas existentes previamente y aumentando los niveles de pobreza. Y si bien, comparativamente con otros países, ninguna de las ciudades argentinas ha visto colapsado su sistema sanitario, debido a la preparación que se realizó para enfrentar a la pandemia, en octubre de 2021 la tasa de mortalidad causada por el COVID-19 fue de 2.521 fallecimientos cada millón de habitantes. Tasa superada por Perú (5.945) y Brasil (2.785) respecto de los países latinoamericanos; y, por Bosnia y Herzegovina (3.267), Hungría (3.136), Bulgaria (3.046) y República Checa (2.839), entre los europeos (WORLDDOMETERS; 2021).

Pero justamente el Conurbano Bonaerense y su ciudad central han constituido el epicentro de esta pandemia, ya que, según los datos del Ministerio de Salud de la Nación, fueron los distritos donde se registraron la mitad de los fallecimientos, siendo que su población representa un tercio del total del país. Desde ya que los motivos de este suceso están relacionados no solo con la alta densidad poblacional, sino con las comorbilidades al momento de contraer la enfermedad, muchas de las cuales están directamente vinculadas con la situación de pobreza, con la edad avanzada de las víctimas.

La heterogeneidad de esta región, tanto en infraestructura como en la composición socioeconómica y etaria de la población, ha marcado grandes diferencias, ya sea en la cantidad de contagios como en los decesos. Por lo cual, la tasa más alta de mortalidad del Gran Buenos Aires se registró en los partidos de Avellaneda y Morón (39 fallecidos cada 10.000 habitantes), Tres de Febrero, San Fernando y San Martín (38), y Quilmes e Ituzaingó (36). Mientras que en lo referente a la letalidad, se destacan Morón, La Plata, Almirante Brown, Quilmes, Hurlingham, San Fernando, Avellaneda, Vicente López, Tres de Febrero, Berisso, Merlo, Ituzaingó, General San Martín, Malvinas Argentinas, La Matanza, Escobar, Berazategui, José C. Paz, San Isidro y Luján, con 3 fallecidos cada 100 contagiados, superando en más de un 50% la media a nivel nacional.

La Ciudad de Buenos Aires, el distrito con mayor densidad poblacional del país, acumuló la tasa de mortalidad más alta de la Argentina: fueron 3.461 fallecidos por cada millón de habitantes. Para este indicador, la Ciudad está un 57%

por encima de la media nacional, según surge del procesamiento de datos del Ministerio de Salud de la Nación.

Además de la densidad poblacional, la edad de la población porteña explica también los números de la Capital. La Ciudad de Buenos Aires es el distrito más “viejo” del país: el 22% de sus habitantes supera los 60 años, mientras que el promedio a nivel nacional es de 16%, siendo el grupo etario de riesgo más afectado por el COVID-19, tanto en la Argentina como en el resto del mundo.

Sin embargo, a pesar de estos números, el Jefe de Gobierno de la ciudad, pujó semana tras semana por mantener cierto nivel de actividad social y económica, enfrentándose abiertamente al gobernador de la provincia de Buenos Aires, quien consideraba que debían mantenerse las medidas preventivas (Ruiz y Crucianelli, 2021).

### ***¡Quedate en casa...!***

Los principales asesores del presidente Fernández eran infectólogos de primer nivel, que, durante el año 2020, en el que no se contaba aún con vacunas para mitigar las consecuencias de este nuevo virus, recomendaban utilizar la única herramienta disponible, que era el Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO).

Sin embargo, muchos sectores del Conurbano Bonaerense no estaban en condiciones de permanecer en sus hogares, debido a las características, de por sí vulnerables, de sus viviendas. Y esto no estaba referido solamente a los materiales con que estaban construidas; sino, además, a su tamaño, que determinaba un alto grado de hacinamiento.

Fue por esa razón que, en muchos barrios populares y villas de emergencia, se circunscribieron determinadas áreas donde los vecinos podían desplazarse internamente, resultando una medida más sana en términos relativos.

A pesar de esto, no fueron los sectores más vulnerables los que militaron la anti-cuarentena, sino los que se encontraban en las mejores condiciones habitacionales, coincidiendo con los barrios porteños y partidos del Gran Buenos Aires de más elevado nivel socioeconómico. Algunos de los cuales, justificaban su descontento con las medidas por no poder realizar actividades recreativas de diferente índole..

### ***La pérdida de empleo***

No toda la población de la capital argentina, ni del conjunto del país es la beneficiaria de la apropiación privada concentrada de la riqueza generada en el país, pero sí son objeto de la manipulación ideológica de los mecanismos

del poder que actúan para ganar “consensos sociales” a la situación existente de una pobreza del 36,5%, una indigencia en alza con el 8,8% para el cierre del primer semestre del 2022; del mismo modo que se reconoce un 40% de población trabajadora en situación irregular en el empleo, sin seguridad social e incierto futuro jubilatorio (Gambina; 2022).

A lo largo de los últimos cincuenta años, se registra un aumento significativo de los trabajos informales, en los que los “empleados” no tienen ningún derecho a poseer una obra social, licencias por enfermedad o estudio, vacaciones, ni aportes jubilatorios, como tampoco el pago de una indemnización en caso de quedar desvinculados. Sin embargo, parecería que esta situación no solo se fue naturalizando, sino que el contrato informal viene siendo aplicado por empleadores de todos los rubros; ya sea en grandes empresas como en PYMES. En muchos de los casos, es aceptado por los trabajadores para percibir una suma algo mayor en efectivo (Figura 6).



*Figura 6. Vendedor de comida al paso en la estación de Merlo, Conurbano Bonaerense.*

Fuente: Liberali, 2021.

El trabajo informal, desde ya, constituía un elevado grado de vulnerabilidad, pero fue justamente durante la pandemia, cuando salió a la luz que se trataba de un 40% de la masa laboral, de la cual la mayor parte residía en el Conurbano Bonaerense. Por lo tanto, si bien la ayuda económica del gobierno nacional fue exigua, constituyó un aporte solo para quienes poseían empleo formal o “en blanco”.

Particularmente vergonzosa fue la conducta de los propietarios de algunos supermercados y locales gastronómicos que no respetaban las licencias por contagio de COVID-19 de su personal, obligándolos a reincorporarse sin el alta médica, o bien, descontándoles los días de aislamiento preventivo.

Pero, las mayores vulnerabilidades las sufrieron quienes fueron declarados “personal esencial”, sin contar con vacunas durante el primer año de pandemia, ni con los recursos necesarios para transportarse de manera segura. De ahí, la cantidad de contagios, principalmente en los trabajadores de la salud, que, en muchos casos, resultaron fatales.

### ***Los “Pfizer” y los anti-vacunas***

En el segundo año de pandemia, varios laboratorios de diversos países comenzaron a distribuir vacunas de diferente tecnología, que, si bien no cumplían con el tiempo considerado óptimo para ser utilizadas, fueron aprobadas, en su mayoría, por tratarse de una emergencia.

Sin embargo, al tratarse de una pandemia, la demanda de vacunas fue generalizada, por lo cual nuestro país accedió de manera limitada a escasa variedad, algunas de las cuales no estaban aceptadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS); y, en algún caso, hasta “prohibidas” en algunos países.

Este hecho, que por un lado impediría que los vacunados pudieran visitar los Estados Unidos o los principales países de Europa Occidental, y, que, por el otro, fuera otra causa de resistencia al gobierno nacional, dio lugar al reclamo de la adquisición de la vacuna “Pfizer”, cuyo laboratorio imponía determinadas condiciones para su comercialización.

A partir de las indicaciones de la OMS, debido a las limitaciones en la recepción de vacunas, se determinó que se las aplicara a los mayores de sesenta años por considerar que la enfermedad era más letal en ese grupo etario. Sin embargo, ese grupo poblacional, tenía la posibilidad de permanecer dentro de sus hogares, fueran particulares o colectivos, mientras que los que más necesitaban ser inmunizados eran quienes debían desplazarse hacia sus lugares de trabajo sin contar con las condiciones adecuadas. La consecuencia de semejante desinteligencia, generalizada a nivel mundial, fue que muchas personas mayores se contagiaron de sus familiares o cuidadores, que, en muchos casos, se trataba de infectados asintomáticos.

Sumado a esto, otro grupo, aunque minúsculo en comparación con otros países, salió a cuestionar la aplicación de cualquier tipo de vacuna, lo que también incidió negativamente en la población más vulnerable.

Ya avanzado el segundo año de pandemia, se contó con una gran disponibilidad de vacunas, logrando que la mayor parte de la población pudiera estar in-

munizada. Por ende, quienes continuaban contagiándose, no corrían los riesgos de los primeros infectados. Y fue así que se pudo pasar a otra situación denominada DSPO (Distanciamiento Social, Preventivo y Obligatorio), y se comenzaron a incorporar diferentes actividades guardando distancia y utilizando barbijos.

### ***Sin vida no hay educación***

La falta de asistencia a los centros educativos por parte de la población infantil fue otro de los cuestionamientos por parte de una sociedad, de por sí dividida, no solo por sus diferencias abismales de carácter socioeconómico sino por las antípodas respecto del ideal de país.

Los sectores más pauperizados no solo que no tenían acceso a los dispositivos básicos, o, incluso a internet, sino que, a pesar de la elaboración de cuadernillos sustitutos, no contaban en algunos casos con la ayuda en el hogar. Y, si bien, en muchos casos se continuó abasteciendo de alimentos en escuelas o con viandas a domicilio, muchos niños perdieron la única comida diaria que se ofrecía durante las clases presenciales.

Sin embargo, los progenitores de quienes contaban con todos los medios tecnológicos para recibir clases virtuales fueron los que más protestaron por la supuesta suspensión de la actividad escolar; dando lugar a que las autoridades de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, obligaran, en febrero de 2021, a dar comienzo a las clases presenciales, sin contar con vacunación masiva ni con las condiciones de infraestructura elementales en gran parte de los establecimientos.



*Figura 7.* Trenes hacinados durante la pandemia COVID-19.

Fuente: Liberali, 2021.

### ***Sobre las políticas de transporte***

Respecto de los medios de transporte, la política llevada a cabo por gran parte de quienes debían planificar su utilización redundó en una gran contradicción, ya que, en lugar de abrir más bocas de ingreso y egreso de pasajeros, no solo no conservaron las existentes, sino que las redujeron. Un caso paradigmático fue el de los subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde se anularon estaciones, conllevando a una mayor concentración de pasajeros en las habilitadas. De manera similar, la terminal de ómnibus de Retiro con cinco puertas de ingreso, solo tuvo habilitada una de ellas.

Entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires, es decir los partidos pertenecientes a la provincia de Buenos Aires que rodean a la ciudad central, existieron diferencias de políticas que agravaron el estado de la emergencia. Mientras a nivel provincial se establecían medidas sanitarias extremas, que, aunque antipáticas, respondían a la gravedad de los acontecimientos, en la C.A.B.A. y determinados distritos, se otorgaban permisos y se hacían más laxos los cuidados, solo para generar diferenciación política sin tomar en cuenta la salud de la población. De hecho, las medidas provinciales coincidían política y sanitariamente con las medidas nacionales, mientras que las de la ciudad central, haciendo alarde de su "autonomía" y "libertades", pretendían mostrarse como fieles opositoras.

### ***Los medios de desinformación***

Los medios de comunicación hegemónicos, que en una primera instancia colaboraron con las políticas nacionales, que habían logrado sumar las provinciales y las de la C.A.B.A., comenzaron a profundizar las diferencias a partir de otorgar más espacios a quienes se oponían al uso del barbijo, a la cuarentena y a la adquisición de determinadas vacunas, o a su aplicación en general.

### ***Más pobres..., pero también más ricos...***

Esta mayor fragmentación política y social aumentó las vulnerabilidades de quienes se encuentran en la base de la pirámide económica, generando, a la vez, un descomunal enriquecimiento de ciertos empresarios, quienes, paralelamente se negaron, hasta con un "amparo" a abonar una cuota solidaria. Y, por otra parte, hombres y mujeres anónimos, muchos de los cuales habitaban en barrios precarios, salieron a ayudar, a alimentar a sus pares, dándolo todo, incluso su vida.

Hubo quienes habían afirmado que la pandemia daría lugar a un mayor grado de solidaridad entre los grupos sociales; sin embargo, como toda situación extrema, no solo que se pone de manifiesto quién es quién, sino que se agudizan las diferencias. Y así ocurrió en esta oportunidad, y en este lugar del planeta.

## Referencias bibliográficas

- Dmuchowsky, J (2019) Análisis de las políticas públicas de planificación de movilidad y transporte implementadas en el municipio de La Matanza, desde una perspectiva de género. En S. Vidal Koppmann y A. Liberali (Dir.). *Movilidad y pobreza: otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial* (pp. 133-147), Buenos Aires: CONICET-IMHICIHU/UBA-FADU-CETAM.
- Gambina, J. C. (2022) La lucha económica sindical y social aporta a la construcción de alternativa política. *SEPLA-Lista-Oficial3093*
- Guevara, V. (29 de marzo de 2020). Un consenso que hasta ahora resiste las diferencias. *La Voz*. Córdoba.
- Liberali, A. y Redondo, S. (2012) La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires. En A. Liberali, S. Vidal-Koppmann y M. Orduna (Dir.) *Movilidad y pobreza, una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires* (pp. 81-98) Buenos Aires: CETAM-FADU-UBA
- Organización Mundial de la Salud (2020) *COVID-19: cronología de actuación de la OMS*. Recuperado de <https://www.who.int/es/news/item/27-04-2020-who-timeline---covid-19>
- Redondo, S. (2017) Movilidad femenina, infraestructura de transporte y pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires. En N. Pinto Álvarez, E. Puga Cevallos, G. Endara (Eds). *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva* (pp. 173-188). Quito: Fiedrich-Elbert Stiftung (FES- ILDIS)
- Redondo S. (2019) Movilidad Femenina en el AMBA: consideraciones en torno al aumento de los costos de transporte público y su impacto en los ingresos por AUH. En S. Vidal Koppmann, A. Liberali (Dir.) *Movilidad y pobreza: otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial* (pp. 103-132) Buenos Aires: CONICET-IMHICIHU/UBA-FADU-CETAM.
- República Argentina, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos-INDEC (2022) *Encuestas de uso del tiempo*. Buenos Aires.
- República Argentina, Secretaría de Transporte de la Nación (2010) *Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires* (INTRUPUBA)
- Ruiz, I. y Crucianelli, S. (16 de julio de 2021) Cuáles son las provincias con más muertos por el COVID-19. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/>

politica/2021/07/16/cuales-son-las-provincias-con-mas-muertos-por-el-covid-19/

Worldometers (1º de octubre de 2021) Coronavirus Statistics. Report Cases and Deaths by Country or Territory coronavirus cases. Recuperado de <https://www.worldometers.info/coronavirus/>

# **LAS MOVILIDADES TRANSFRONTERIZAS EN HOGARES DE MIGRANTES DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (ARGENTINA) ANTE EL CIERRE DE FRONTERAS**

Mariela Paula Diaz  
IMHICIHU-CONICET  
madidip@gmail.com

## **Introducción**

El giro de la movilidad tuvo un impacto en las ciencias sociales ya que desafió la concepción del espacio como mero contenedor de los procesos sociales (Torres, 2006). En todo caso, la noción de movilidad nos lleva a pensar en los flujos, redes, circulaciones, relaciones que atraviesan al conjunto de las instituciones y prácticas sociales (Di Virgilio y Diaz, 2020). En esta dirección, el estudio de las movilidades y de las migraciones se cruzan, pero no son sinónimos.

Este capítulo se focaliza en la relación entre la circularidad migratoria y la plurilocalidad en tanto movilidad residencial transfronteriza. Ello sin negar la existencia de otros tipos de movilidades circulares por diversos motivos, como los estudiados por Bruno Miranda (2019) para el caso de los migrantes bolivianos en la ciudad de San Pablo (Brasil); por Ana Mallimaci Barral (2012) en una provincia del sur de Argentina; y por Marcela Tapia Ladino (2015), en el norte de Chile. Es decir, no todos los migrantes desarrollan la circularidad desde el lente de la movilidad residencial. Es así que la perspectiva de análisis propuesta se contrapone a la mirada clásica de la migración definitiva y, al mismo tiempo, diferencia la plurilocalidad de la migración estacional/ temporaria que concibe al país de origen como el único lugar de residencia permanente. De este modo, la definición estatalista de la frontera como un objeto inmóvil se pone en tensión ante personas que la cruzan en ambos sentidos con diversos fines, configurando

una dinámica familiar e identitaria particular (Tarrius, 2000; Benedetti, 2018; Pedone, 2011).

Desde este enfoque, la movilidad residencial es entendida como una práctica de desplazamiento propia de la dinámica cotidiana que expresa distintos modos de habitar y, por ende, de apropiarse —material y simbólicamente— (de) los territorios y las ciudades, en distintas escalas. En este sentido, la plurilocalidad como práctica de desplazamiento a través de la frontera (material y simbólica) de los hogares de migrantes constituye un tipo de movilidad residencial circular transfronteriza que define un tipo de trayectoria migratoria (Díaz, 2020). La misma implica una doble o múltiple residencia ligada a las responsabilidades y obligaciones sociales, culturales y políticas que derivan de la tenencia de vivienda y/o tierra en una multiplicidad de territorios, en dos o más países. Adicionalmente, la forma adquirida por estas trayectorias, a escala nacional o transnacional, se encuentra condicionada por elementos macroeconómicos, políticos y geopolíticos de índole estructural.

Cabe señalar que la plurilocalidad y las movilidades circulares transfronterizas forman parte de las estrategias de reproducción social y familiar que conforman un modo de vida distintivo de ciertos grupos específicos de migrantes. Esto último puede vincularse con la noción de ritmo de vida o ritmo social (Tarrius, 2000), identificándose así una dimensión espacio-temporal. Como señalan Cortes y Faret (2009), un elemento importante en el estudio de la circularidad migratoria es la temporalidad, es decir la dimensión repetitiva, cíclica y durable de sus flujos “de ida y vuelta” entre países.

Por otra parte, la movilidad de los hogares migrantes conforma un sistema migratorio que tiene como contracara la inmovilidad. Este régimen movilidad-inmovilidad se encuentra íntimamente vinculado con las políticas migratorias nacionales en el marco de la securitización internacional de las migraciones. En Argentina, en contextos políticos e institucionales específicos, se ha construido al migrante ilegal y a la población indígena como figuras amenazantes del orden social en tanto encarnación del crimen transnacional y de la violencia (Caggiano y Mombello, 2020). De este modo, la securitización de las migraciones es entendida en tanto construcción discursiva por diversos actores políticos y, al mismo tiempo, como práctica que redundante en un mayor deseo de control y vigilancia de las fronteras (Benedetti y Renoldi, 2020; Pereira y Domenech y Gordonava, 2009). Ambas dimensiones tienen un impacto en las movilidades transfronterizas.

En este marco general descripto, el objetivo principal de este capítulo es indagar las características de las prácticas de la plurilocalidad de los hogares de migrantes de Bolivia residentes en la Villa 20 de la zona sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA, Argentina); y el impacto que ha tenido en su desarrollo

el cierre de fronteras —medida adoptada por el Estado Nacional argentino para paliar los efectos de la pandemia global del COVID-19—. En este estudio, la Villa 20 es concebida como un enclave étnico por el peso de esta comunidad entre los principales sostenes del hogar (PSH) (IVC, 2016) y, de este modo, se convierte en un caso testigo de la situación vivenciada por la colectividad boliviana en las villas de la zona sur de la ciudad dado su predominio también en esta escala y tipo de hábitat popular.

A continuación, se plasma la perspectiva metodológica, seguida por la exposición de los principales resultados de investigación y, por último, las reflexiones finales.

## **Perspectiva metodológica**

Para llevar a cabo este trabajo, que forma parte de un proyecto de investigación mayor, se utilizó una estrategia metodológica multimétodo, incorporando datos de fuentes primarias y secundarias.

Los datos cuantitativos primarios derivan de una encuesta procesada mediante SPSS, realizada en el periodo prepandémico 2018-2019 con un muestreo estratégico o de índole teórica a 60 hogares de migrantes de origen boliviano residentes en la Villa 20. Cabe señalar que el trabajo de campo se gestionó de manera colectiva y en alianza con una organización de la villa compuesta en mayor medida por mujeres migrantes bolivianas. Esta organización, previa exposición del plan de investigación en una asamblea barrial, decidió aceptar y llevar a cabo el trabajo propuesto de “encuestar y ser encuestado”. De este modo, se generó una nueva forma de hacer investigación y producción de datos con una mayor confiabilidad; más si se tiene en cuenta el predominio de la composición migratoria en las villas de la ciudad en términos generales. Según el último Censo Nacional de 2010, casi la mitad (49%) de la población censada en las villas de la ciudad de Buenos Aires nació fuera de Argentina, específicamente en los países limítrofes como Paraguay y Bolivia, y Perú (Mera, 2008).

El cuestionario de la encuesta responde a un plan de trabajo de mayor magnitud, de manera que estuvo compuesto por diversos bloques temáticos. Para responder a los objetivos propuestos se destacan las siguientes variables: la auto-identificación indígena del hogar; el/los departamentos (s) y área (s) (urbano o rural) de nacimiento y de residencia de los adultos del hogar en Bolivia; la situación actual laboral del principal sostén del hogar (en relación a la tenencia de aportes jubilatorios y la duración del empleo) en Argentina; y, por último, qué miembros del hogar retornan, a qué lugares, y los motivos.

Al mismo tiempo, los datos cualitativos primarios (resultantes de un conjunto de entrevistas biográficas semiestructuradas en profundidad llevadas a cabo a los hogares de migrantes de la Villa 20 en el periodo pandémico 2020-2022<sup>1</sup>) permitieron profundizar las hipótesis de trabajo surgidas de los datos de la encuesta, publicados en parte en Díaz (2020); además de contextualizar el impacto de la pandemia del COVID-19 en estas prácticas de plurilocalidad. Asimismo, para analizar este impacto se utilizaron extractos de entrevistas realizadas por Marcos Chinchilla (2022) (residente de la Villa 20) y plasmadas en el Boletín “CLACSO Trans” (fronteriza) n° 16<sup>2</sup>.

Cabe señalar que, durante el 2020, en el marco del Aislamiento Social Obligatorio (ASPO), las entrevistas se realizaron de manera remota. En cambio, en el 2022 se pudieron llevar a cabo *in situ*. En este contexto de pandemia, también se realizó un análisis hemerográfico de diarios de tirada nacional, especialmente en los primeros meses de 2020 y 2021, que habilitó la reflexión sobre las consecuencias socio-políticas del cierre de fronteras en Argentina.

Por último, la hipótesis principal que guía este trabajo es que en un periodo de “normalidad epidemiológica” la plurilocalidad constituye la práctica de una fracción (y no de la totalidad) de los hogares de migrantes que retornan periódicamente a Bolivia (Díaz, 2020). Esta práctica forma parte de las estrategias de reproducción familiar en una escala transfronteriza que supera los límites del barrio en cuestión. Asimismo, se afirma que esta situación se encuentra vinculada con la inserción en el mercado laboral argentino y/o con el origen rural de los adultos del hogar. De este modo, frente al cierre de fronteras, este tipo de movilidad transfronteriza mermó, pero se incrementaron los desplazamientos fronterizos irregulares por otros motivos.

## La plurilocalidad antes y durante la pandemia

### Contexto prepandémico

En primer lugar, cabe señalar que la Argentina constituye históricamente el principal destino de la migración boliviana, presente desde el primer censo nacional en 1869; luego siguen en orden decreciente los Estados Unidos, Brasil, Chi-

---

<sup>1</sup> Las entrevistas se realizaron a una sub-muestra, a partir de la encuesta aplicada para representar los casos típicos. Además, se nutrió de la técnica bola de nieve. Se integró la entrevista de una mujer migrante que había sido encuestada como residente de la Villa 20 y luego se había mudado a la Villa 1-11-14, localizada también en la zona sur de la CABA.

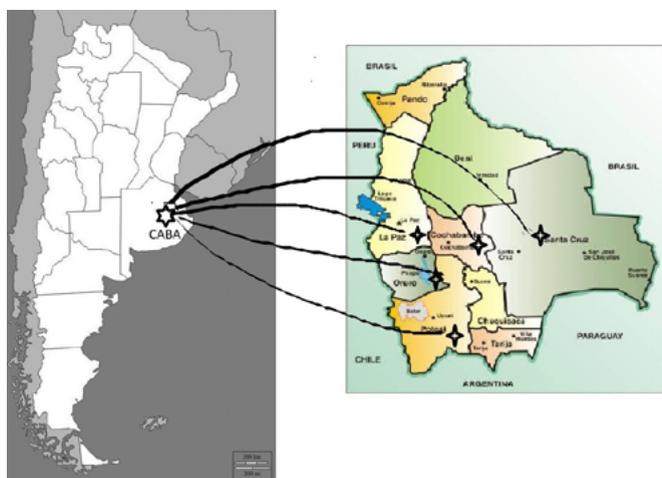
<sup>2</sup> El Boletín depende del Grupo de Trabajo de CLACSO “Fronteras: movilidades, identidades y comercio” coordinado por Bruno Miranda (UNAN, México), Mariela Díaz (CONICET, Argentina) y Yolanda Alfaro (UMSS, Bolivia).

le y España (Domenech e Hinojosa, 2009)<sup>3</sup>. Asimismo, las áreas urbanas del Área Metropolitana de Buenos Aires, desde la década de 1980 hasta la actualidad, se consolidó como el centro del subsistema migratorio del Cono Sur, ya que concentra la mayor proporción de inmigrantes limítrofes. No obstante, cabe aclarar que la migración boliviana se encuentra dispersa en distintas provincias del país.

Como caso testigo de la situación de los hogares de bolivianos en la CABA, se estudia la Villa 20 que, como la mayoría de las villas de la ciudad ubicadas esencialmente en la zona sur, se compone de manera preponderante de hogares provenientes de los países limítrofes. Según los datos de la encuesta aplicada, la mayoría de las familias de la Villa 20 regresan a Bolivia (el 58% de la muestra) en algún momento del año. En general, la familia nuclear completa o los adultos del hogar sin los hijos/as realizan los viajes necesarios para arribar a su país de origen: principalmente al lugar de nacimiento del principal sostén del Hogar (PSH) y/o del cónyuge (83%); y, en menor grado, a otros lugares donde residieron (el 15%). Entre ellos se destacan Cochabamba y Santa Cruz. En general, retornan a las áreas urbanas de Potosí y Oruro, donde tiene peso la autoidentificación quechua; y de La Paz, donde se concentra el pueblo aymara. Sin embargo, el origen rural de los adultos del hogar se considera significativo (el 40% de las mujeres y el 38% de varones). De este modo se configura no sólo un patrón migratorio urbano-urbano sino también rural-urbano, que tiene sus implicancias en los territorios analizados. En la Figura 1 se visualizan las movilizaciones transfronterizas actuales entre los departamentos de Bolivia nombrados y la Villa 20 de la Ciudad de Buenos Aires.

---

<sup>3</sup> Desde la década de 1990, Estados Unidos y España emergen como los principales países de recepción por fuera de la región latinoamericana que, a su vez, componen proyectos migratorios donde entran en vinculación diversos países.



*Figura 1. Movilidades transfronterizas entre Bolivia y la Villa 20 (CABA, Argentina).*

Fuente: Elaboración propia.

Para poder indagar las migraciones limítrofes, desde el lente de las movilizaciones, urge conocer los motivos y la intensidad de los vínculos mantenidos por los hogares de migrantes de la Villa 20 con Bolivia. Según los datos de la encuesta, las causas principales esgrimidas son las siguientes: a) la visita a familiares y/o amigos (el 91%); b) el retorno en momentos de cosecha y siembra (3%); y c) la construcción de su vivienda (6%). La primera razón, de mayor peso cuantitativo si bien implica una movilidad circular transfronteriza, no es considerada a simple vista una práctica de plurilocalidad o plurirresidencialidad. Esta última, en cambio, puede desprenderse —como hipótesis de trabajo— de los motivos b y c que. Aunque constituye la práctica de una minoría, tiene un impacto concreto macrosocial en tanto forma parte de las estrategias de reproducción de las familias y apropiación de los territorios.

En primer lugar, estas movilizaciones transfronterizas plurilocales urbano-rural, que forman parte de proyectos migratorios de reproducción familiar a largo plazo, son cíclicas y repetitivas. Siguiendo a Tarrius (2000), este momento específico de retorno pone de manifiesto un ritmo de vida o ritmo social que desborda la dinámica cotidiana local (en este caso de una villa de la CABA). En el caso de la plurilocalidad con el área rural de Bolivia, este ritmo se vincula con ese “allí” que pone de manifiesto toda una organización rural andina y un

saber circular que tiene un clivaje en la práctica del control vertical de distintos pisos ecológicos (y económicos<sup>4</sup>) (Condarco y Murra en Antequera Durán, 2016). Concretamente, está regida por el calendario agrícola de los territorios andinos (y las fiestas comunitarias que giran alrededor de éste). Se destacan la época de la siembra (de septiembre a diciembre) y de la cosecha (de febrero a abril).

Es clave señalar que la organización colectiva de la tierra conlleva diversas responsabilidades y obligaciones económicas, políticas y culturales para las familias que tienen posesión (que no es sinónimo de propiedad) de una parcela de tierra. En caso de su no cumplimiento, se corre el peligro de perder la parcela y el prestigio comunitario. Por este motivo, estos desplazamientos no son analizados como un tipo de migración estacional sino más bien como parte de esta “doble residencia” señalada, donde ese “allí rural con anclaje familiar” marca el ritmo de vida en ambos lados de la frontera, al mismo tiempo que transforman y producen territorios en sus distintas escalas. Cabe aclarar, como se ha explicitado, que la plurilocalidad en una escala transfronteriza puede implicar una doble o más residencia donde confluyen áreas urbanas y rurales.

Como se demostró en Díaz (2020), se constata una desigualdad al interior de la clase trabajadora migrante donde los hogares con empleos informales, es decir no registrados desde la perspectiva legal (Neffa, 2010; Tornarolli et al, 2012), e inestables o no consolidados (cuantitativamente superiores, el 60%) se encuentran en una situación de mayor empobrecimiento respecto a los insertos en empleos formales e inestables (el 35%). Esta situación repercute en la posibilidad (o no) de retorno a Bolivia ya que el 100% de los hogares con un PSH en un empleo formal no consolidado regresa a Bolivia, mientras el 55% de los hogares con un PSH en un trabajo informal e inestable no puede hacerlo. Las familias más empobrecidas, entre ellas los hogares monoparentales donde predominan las mujeres como “cabeza de familia”, tienen menos posibilidades de regresar a Bolivia<sup>5</sup>. Cabe mencionar que dentro de este grupo de trabajadores migrantes formales no consolidados, se encuentran en mayor medida mujeres pertenecientes a organizaciones barriales organizadas en cooperativas de trabajo (inscriptas al monotributo social) contratadas por el Gobierno de la ciudad para realizar diversas tareas de limpieza barrial, o incorporadas al “Programa

---

<sup>4</sup> El control vertical de los pisos ecológicos, característica de los ayllus andinos –que mantiene su vigencia en la actualidad, aunque con sus matices–, implica la complementariedad de distintos palcos ecológicos o microclimas (por ejemplo, de territorios en la puna y en los valles) geográficamente dispersos. La cuestión de los pisos económicos que agrega Antequera Durán (2016) se vinculan con el “ciclo agrícola-asalariado-comercial” del migrante rural andino, ya que complementa el trabajo agrícola con el trabajo asalariado y/o comercial en las ciudades. Como demostró Díaz (2014), este ciclo no sólo implica una migración estacional, en la mayoría de los casos expresa una plurilocalidad rural-urbana.

<sup>5</sup> Según datos de la encuesta el 55% de los hogares monoparentales no regresan a Bolivia.

Nacional de Inclusión Socio-productiva y Desarrollo Local: Potenciar Trabajo". En el caso de los varones, los aportes pueden derivar de su condición de asalariado en el rubro de la construcción (albañil).

Según la bibliografía especializada el "sedentarismo" se convierte en un "privilegio de clase", es decir, la mayor movilidad residencial y vínculos con Bolivia están asociados con la clase trabajadora (migrante) y sectores populares<sup>6</sup>, en tanto forman parte de sus estrategias de reproducción familiar (Di Virgilio, 2007; Benencia, 2008; Mallimaci Barral, 2012). Estos nuevos datos permiten así profundizar y complejizar las hipótesis de las investigaciones citadas e introduce nuevas variables de análisis que dan cuenta de la interseccionalidad de las desigualdades socioterritoriales (según pertenencia de género, condición migratoria, calidad ocupacional, etc.).

En resumen, la plurilocalidad define sólo a una minoría de hogares de migrantes que cuentan con ciertos recursos económicos, y con posesión o propiedad de tierra en el ámbito urbano o rural en Bolivia. En el caso de los hogares oriundos del área rural, retomando a Antequera Durán (2016) se presenta un "ciclo rural-asalariado-comercial" donde se complementa la economía rural y urbana a nivel local y transfronterizo. No obstante, esto último no es considerado una verdad trans-histórica asociada a un "saber circular intergeneracional". Si bien estos saberes previos permiten comprender ciertas prácticas de los hogares de migrantes, es fundamental integrar como elemento explicativo las desigualdades socioeconómicas presentes el seno del mundo rural, urbano y migratorio, y los contextos macroeconómicos y políticos. Por ejemplo, el modelo neoliberal boliviano conllevó una crisis del mundo rural, minero y fabril que provocó desplazamientos poblacionales hacia las principales ciudades bolivianas y de otros países. En el caso del área rural, la apertura económica y el problema estructural del "surcofundio"<sup>7</sup> fueron las causantes de este fenómeno.

### ***Durante la pandemia***

Desde el inicio de la pandemia global del COVID-19, según un reporte de la Cruz Roja Argentina (2020) se redujo drásticamente el ingreso formal de personas migrantes al país, a alrededor de 20/30 de forma excepcional. En contrapartida, se generó un aumento de ingresos fronterizos irregulares por los pasos terrestres. En la frontera norte de Argentina, según diarios de tirada nacional

---

<sup>6</sup> La clase trabajadora incluye a los asalariados formales e informales y a los cuentapropistas de baja calificación sin empleados a su cargo.

<sup>7</sup> Las parcelas entregadas a los campesinos a partir de la Reforma Agraria de 1953 se vieron constantemente subdivididas debido al sistema de herencia de los ayllus andinos (que permite la división de la propiedad entre los hijos), lo que dio lugar al minifundio. Actualmente denominados "surcofundios", parcelas más pequeñas aunque no permiten cubrir las necesidades del núcleo familiar.

(Infobae, 17 de julio de 2020; La Nación, 27 de juni de 2021), familias enteras de Bolivia intentaron ingresar de manera irregular a la Argentina para obtener asistencia médica a través de distintos pasos ilegales —preexistentes como nuevos surgidos en pandemia—, tales como: ríos, desagües pluviales o pagarle a un coyote. Según las entrevistas realizadas, esta informalidad en la ciudad de Buenos Aires se plasmó en el uso de los micros de larga distancia no registrados denominados “truchos” que reúnen diversas condiciones de precariedad.

Esta situación se vincula con las medidas adoptadas por el gobierno nacional argentino desde el mes de marzo de 2020 con el fin de paliar los efectos de la pandemia. Estas medidas incluyeron la ampliación por un año de la emergencia sanitaria, que al mismo tiempo que dispuso el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) convocó a un cierre de fronteras que prohibió el ingreso de toda persona extranjera no residente (Canelo y Courtis, 2022)<sup>8</sup>. Para tal fin, las fronteras con Bolivia, Paraguay y Brasil se militarizaron a partir del despliegue de la gendarmería y el ejército, además de instalar módulos sanitarios a cargo de la Dirección Nacional de Migraciones financiados por la Unión Europea (Perfil, 17 de julio de 2020). De este modo, se exacerbaban los controles fronterizos terrestres y se reforzó el proceso de securitización. Estas prácticas se sustentaron además en la construcción discursiva del “extranjero” como un posible vector del virus<sup>9</sup>. Un ejemplo de aquello se encuentra en el Tuit difundido por el Gobernador de la provincia de Salta (Infobae, 24 de junio de 2020):

Acaba de comunicarme el presidente @alferdez que se cierra el Paso Internacional de Salvador Mazza. Gracias a él y al ministro del Interior @wadodecorrido por escuchar nuestro pedido y cuidar la salud y la vida de los salteños!

En la Villa 20, la mayoría de los entrevistados que practican la plurilocalidad no viajaron a Bolivia durante la ASPO y el cierre de fronteras. En cambio, contamos con experiencias de otros hogares de migrantes. En especial se destacan mujeres que viajaron por una urgencia familiar asociada a problemas de salud de un familiar. Es así que se fortalecieron estos tipos movimientos transfronterizos de visita, y en paralelo disminuyeron o se cancelaron las prácticas plurilocales. En sus palabras:

---

<sup>8</sup> Cabe señalar que esta medida en relación a las fronteras, no fue aislado, sino durante el 2020 se aplicó en Bolivia, Brasil, Chile, Canadá, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Haití, República Dominicana; mientras en Estados Unidos se prohibía el ingreso de personas provenientes de países específicos (como de China, Irán, Reino Unido e Irlanda, luego se extendió a México y Canadá para viajes no esenciales vía terrestre).

<sup>9</sup> En este marco, ocurrió un cierre de aeropuertos y puertos de entradas terrestres y restricción de ingreso de personas extranjeras.

E:- Y cuando cerraron las fronteras ¿buscaste una forma alternativa para ir a Bolivia? ¿o no viajaste?

C:- No, no viaje...recién viajé en febrero (de 2022).

E:- ¿Y conoces a alguien...capaz tus paisanos... que hayan quedado varados durante un viaje por la pandemia?

C:- Sí, a conocidos que se le murieron familiares y tuvieron que viajar.

E:- ¿Y cómo fue el tema de salir y entrar al país cuando cerraron las fronteras?

C:- Cruzaron el río, hay un río que cruzas por La Quiaca y podés pasar (Entrevista a Cecilia, 2022).

Bueno me fui por esos buses que te llevan hasta Jujuy que salen de plaza Once y de ahí me fui hasta Jujuy. De Jujuy me tomé esos taxis o, mejor dicho, los coches que te llevan hasta La Quiaca. Llegué a La Quiaca, pasé por el río. Había muchísima gente como que transportando lo que es lo comercial, los comerciantes. Entraban y salían por ahí. Cuando yo llegue al río, el río estaba más arriba de las rodillas mías, y bueno, había mucho frío y era muy peligroso, porque no había alumbrado y es oscuro. Pero bueno, la gente igual pasaba y yo pasé de esa forma con mi hermana y de ahí me tomé un taxi y me fui directamente para Villazón (...). Yo iba hasta La Paz. Me fui hasta la terminal de Villazón y ahí me encontré con mi papá. De ahí nos fuimos hasta Oruro y de Oruro hasta La Paz. Me fui por una urgencia, porque mi papá estaba pasando una situación de enfermedad. No había controles dentro de Bolivia, pero sí vi, cuando yo había llegado a La Quiaca que sí había controles para pasar. Estaba la Gendarmería con todo el miedo que significaba pasar por una urgencia, uno pasaba por abajo (no por el paso fronterizo habitual). (Entrevista a Lucy de la Villa 20, cita extraída de Marcos Chinchilla, 2022).

De esta manera, la única forma de cruzar la frontera Villazón-La Quiaca esgrimida fue por el río. El sistema de fronteras complejizó aún más las vulnerabilidades preexistentes de estos hogares de migrantes ante estados nacionales, en este caso Argentina y Bolivia, que los catalogó como inmigrantes irregulares y posibles vectores del virus. Cabe señalar además que esta realidad no es nueva y ha generado dificultades a la hora de gestionar el Documento Nacional de Identidad argentino. En palabras de una entrevistada (2022): "Por el río entramos (...) Y para sacar mi documento yo necesitaba esa hoja de entrada, pero no tenía. Después volví a salir y todo correctamente entré, con mis hijos ya".

En otra entrevista realizada en el contexto de la pandemia de 2020, Rosario nos relató sobre las dificultades para retornar al país de personas nacidas en Bolivia, pese a ser residentes en el país (en este caso en la Villa 20). Según cita textual:

Yo no, la verdad, no teníamos previstos ir, pero sí hubo una compañera que quedó a medio camino, fue difícil retornar acá. Viajó a Cochabamba, se quedó en Cochabamba, y quedó detenida, varada en Yacuiba (frontera con salta) todo un día, e hizo la cuarentena 15 días en la villa en su casa. Se quedaron en la terminal todas las personas paradas a la intemperie, pero no los dejaban pasar, que tenían que esperar que haya una orden. Le dieron el protocolo de cuarentena. Un día entero en la terminal sin siquiera moverse a ningún lado, sin comida, etc. Fue a visitar a la mamá porque estaba con problemas, delicada de salud (Entrevista a Rosario, 2020).

Esta circunstancia tiene su antítesis con aquella vivenciada por las personas que pudieron retornar a la Argentina desde diferentes partes del mundo gracias a los Operativos de Repatriación donde el Estado nacional dispuso vuelos especiales, por parte de Aerolíneas Argentinas, y habitaciones de hoteles sin cargo para que pudiesen cumplir con las dos semanas de aislamiento obligatorio y controlado. De esta manera, se distingue una clara discriminación estatal en la ejecución de la política de repatriación según condición migratoria, clase social de pertenencia y género, que impactó especialmente en estas mujeres encargadas de las tareas de cuidado.

Cuando se reabrieron las fronteras terrestres con los países limítrofes en octubre de 2021, aquellas personas que practican distintos tipos de movilidades transfronterizas, especialmente la plurilocalidad, pudieron ingresar o salir del país de manera formal. Por ejemplo, este es el caso de Cecilia, que como se citó en el fragmento anterior, regresó a Bolivia en febrero de 2022 y permaneció aproximadamente un mes para el desarrollo de sus diversas actividades plurilocales. No obstante, cabe mencionar que pueden existir grados o experiencias de informalidad, como ocurre por ejemplo a partir de la utilización de micros de larga distancia no registrados. Las siguientes citas muestran estas experiencias como parte de las estrategias de movilidad utilizadas:

Sí, una vez tomamos de acá del Once...un truchito...estábamos yendo con mi hija nomás esa vez...pero cuando empezó a llover nos entró el agua y toda el agua nos mojó el asiento y aparte de eso nos botó en Jujuy y de ahí teníamos que agarrar otro colectivo para allá hasta la frontera...así que desde esa vez no viajamos...aunque sea carito...agarramos el otro y vamos directo para allá (Entrevista a Cecilia, 2022).

En síntesis, el proceso de securitización y control fronterizo se agudizó durante el primer año de la pandemia, que tuvo su correlato en el control de los movimientos de las personas al interior del país a partir de la aplicación de una cuarentena estricta (ASPO). Esta situación generó un mayor número de cruces fronterizos de manera irregular/informal, además de un incremento en el uso

de micros de larga distancia “truchos” que, si bien eran utilizados en un contexto de “normalidad epidemiológica”, en pandemia constituyó una de las pocas opciones disponibles. Dentro de los diversos tipos de movilidades transfronterizas, se puede afirmar —como hipótesis— que se produjo una disminución relativa de las prácticas plurilocales, las cuales se reanudaron una vez que se habilitaron las fronteras hacia fines del año 2021.

## Reflexiones finales

Previo a la pandemia se pudo constatar que la plurilocalidad constituye una práctica con cierto nivel de periodicidad de una fracción y no de la totalidad de los hogares de migrantes nacidos en Bolivia, que vincula a su vez diversos territorios rurales y urbanos entre ambos países del Sur Global. Esta plurilocalidad no sólo conforma una estrategia de reproducción familiar en una escala transfronteriza, superando así los límites del barrio de residencia, sino que tiene un impacto macrosocial en tanto transforma los territorios de circulación.

De este modo, se pone en tensión el nacionalismo metodológico al indagar las movilidades transfronterizas, y en particular la plurirresidencialidad, ya que implican simultáneamente una estrategia de reproducción familiar y un modo de vida que imponen un ritmo social que desborda la dinámica barrial (de la Villa 20). En este caso, se conecta con el calendario agrícola del área rural andina y/o las festividades de ese país. Es interesante destacar que, pese al proceso de urbanización imperante en la región, las áreas rurales y las áreas urbanas constituyen una totalidad que imprime su dinámica.

Para comprender la existencia de estas prácticas plurilocales, puede citarse específicamente la importancia de un saber circular intergeneracional precolumbino de la población boliviana andina de ascendencia rural e indígena (aymara o quechua). Este saber circular no sólo se encuentra al interior de Bolivia, en la fuerte dinámica urbana-rural (Díaz, 2014; Antequera Durán, 2016), sino también en otros países del Sur Global donde se ha asentado este colectivo, como en Chile y Brasil (Tapia Ladino, 2015; Miranda, 2019).

No obstante, las movilidades transfronterizas, y específicamente la plurilocalidad, no sólo constituyen indicadores de prácticas culturales asociadas a una población indígena y/o rural, sino también de la situación económica de los hogares que da cuenta de la interseccionalidad de la desigualdad aún al interior del colectivo migrante; y a nivel estructural, de las condiciones políticas y macroeconómicas en sus distintas escalas (nacional, regional e internacional).

Si bien se retoman investigaciones que plantean una relación entre la estructura de clase y la movilidad residencial, y la estructura de clase y los vínculos

con Bolivia específicamente (Di Virgilio, 2007, Benencia, 2008, Mallimaci Barral, 2012), este estudio da cuenta de la interseccionalidad de las desigualdades aún al interior del colectivo migrante que complejiza el análisis de la estratificación social argentina.

Finalmente, el recrudescimiento de la política de securitización y el control fronterizo terrestre no sólo puso al “migrante” como vector del virus, sino que provocó un ingreso/salida del país de manera informal que puso en riesgo la seguridad física y la salud de las personas. De este modo, se “suspendieron”—legalmente— la diversidad de derechos que giran alrededor de la necesidad de migrar, más aún en contextos de emergencia sanitaria mundial. En esta dirección, las políticas de repatriación fueron no sólo diferenciales sino claramente discriminatorias según condición migratoria, clase de pertenencia y género que acentúa las desigualdades socioterritoriales preexistentes.

## Referencias bibliográficas

- Antequera Durán, N. (2016). *Debemos gobernarnos a nosotros mismos. Gobiernanancheq tian noqancheq pura. Organización política originaria del ayllu andino (Kiekyawi-Bolivia)*. Bolivia: edición Mónica Navia Antezana.
- Benencia, R. (2008). Migrantes bolivianos en la periferia de ciudades argentinas: Procesos y mecanismos tendientes a la conformación de territorios productivos y mercado de trabajo. En Susana Novick (Comp.), *Las migraciones en América Latina* (pp. 13-30). Buenos Aires: Catálogos.
- Benedetti, A. (2018). Claves para pensar las fronteras desde una perspectiva geográfica. *Geosp-Espaco e tempo*, 22(2), 309-328.
- Benedetti, A. y Renoldi, B. (2020). Seguridad. En A. Benedetti (Director). *Palabras claves para el estudio de las fronteras* (pp. 593-603). Buenos Aires: TeseoPress.
- Caggiano, S. y Mombello, L. (2020). Inmigrantes e indígenas en las torsiones de la nacionalidad y la ciudadanía. La construcción de amenazas en Argentina (2015-2019). *Historia y Sociedad*, (39), 130—154.
- Canelo, B. y Courtis, C. (2022). Cuestión de papeles: migrantes y acceso al DNI en tiempos de pandémicos en Buenos Aires. *Revista Cuestión Urbana*, (11), 73-86.
- Cortes, G. y Faret, L. (2009). *La circulation migratoire dans l'orde des mobilités. En G. Cortes y L. Faret. Les circulations transnationales. Lire les turbulences migratoires contemporaines* (pp. 7-19). Francia: Armand Colin.
- Chinchilla, M. (2022). Impacto de la pandemia en migración. En Mariela Paula Diaz, Miguel Canaza y Sofía Lifszyc (Coord.) *Boletín Trans (fronteriza): Movi-*

- lidades multisituadas de lxs migrantes en contexto de pandemia*. Buenos Aires: CLACSO.
- Di Virgilio, M. y Diaz, M. (2020). Introducción. En M. Di Virgilio, Díaz, M. y Ledo, C. *Bolivia en Argentina y América Latina. Trayectorias y políticas migratorias en contextos de plurilocalidad* (pp.15-24). Buenos Aires: IMHICIHU.
- Di Virgilio, M. M. (2007). "Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires". Tesis de doctorado, Facultad de Ciencias Sociales, UBA.
- Diaz, M. (2020). La movilidad de familias bolivianas en la villa 20 (CABA, Argentina). Problematizando la noción de plurilocalidad. *Revista Urbano*, 23(41), 152-165.
- Diaz, M. (2014). *Hábitat popular y mercado laboral durante el proceso de urbanización El Alto-La Paz (1985-2012)*. Tesis de doctorado. Facultad de Ciencias Sociales.
- Domenech, E. y Hinojosa Gordonava, A. (2009). En M. Roosta (Coord.). *Población y desarrollo. Bolivia y los fenómenos de la migración internacional* (pp. 84-108). Bolivia: CIDES-UMSA.
- IVC (2016). *Informe final. Censo 2016. Villa 20*. Recuperado de <https://vivienda.buenosaires.gob.ar/censo-villa-20>.
- Mallimaci Barral, A. (2012). Movilidades y permanencias. Repensando la figura del movimiento en las migraciones. *Revista Temas de antropología y migración*, (3), 77-92.
- Mera, G. (2008). De problema estatal a problema sociológico. Políticas migratorias y discursos científicos en torno a la distribución espacial de los inmigrantes en las ciudades. Trabajo presentado en el *III Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población*.
- Miranda, B. (2019). La migración de retorno vista a través de la circularidad. Desplazamientos entre Bolivia y Brasil. *Revista Andamios*, 16(41), 257-282.
- Neffa, J. (2010). Naturaleza y significación del trabajo/empleo precario. En M. Busso, y P. Pérez, (Coords.). *La corrosión del trabajo. Estudios sobre la informalidad y la precariedad laboral*. Buenos Aires: CEIL PIETTE- CONICET.
- Pereira, A. y Domenech, E. (2021). Securitización de las migraciones. En En C. Zunino y V. Trpin (Coords.). *Pensar las migraciones contemporáneas. Categorías críticas para su abordaje* (pp. 283-292). Córdoba: Editorial TeseoPress.
- Pedone, C. (2011). Familias en movimiento. El abordaje teórico metodológico del transnacionalismo familiar latinoamericano en el debate académico español. *Revista Latinoamericana de Estudios de Familia*, (3), 223-244
- Tapia Ladino, M. (2015). Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el norte de Chile. *Estudios atacameños*, (50), 195-213.

- Tarrius, A. (2000). Leer, describir, interpretar las circulaciones migratorias: conveniencia de la noción de territorio circulatorio. Los nuevos hábitos de la identidad. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 21(83), 38-66.
- Tornarolli, L., Battistón, D., Gasparini, L., Gluzmann, P. (2012). *Exploring trends in labor informality in Latin America, 1990-2010*. Documentos de Trabajo CEDLAS (n°159). Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata.
- Torres, H. (2006). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: Ediciones FADU/UBA.

### ***Periódicos de tirada nacional***

- La Argentina decidió cerrar el último paso fronterizo con Bolivia debido a los brotes de coronavirus. (24 de junio de 2020). INFOBAE. Disponible en: <https://www.infobae.com/politica/2020/06/24/la-argentina-decidió-cerrar-el-ultimo-paso-fronterizo-con-bolivia-debido-a-los-brotes-de-coronavirus/#:~:text=Atentos%20al%20brote%20de%20COVID,zona%20fronteriza%20con%20la%20Argentina.>
- Por las crisis del coronavirus, ciudadanos bolivianos cruzan a la Argentina a través de desagües pluviales para atenderse en los hospitales salteños. (17 de julio de 2020). INFOBAE. Disponible en: <https://www.infobae.com/politica/2020/07/17/por-la-tesis-del-coronavirus-ciudadanos-bolivianos-cruzan-a-la-argentina-a-traves-de-desagues-pluviales-para-atenderse-en-los-hospitales-saltenos/>
- La Quiaca. Con la frontera formal cerrada, creció el contrabando y hay descontrol sanitario. (27 de junio de 2021). LA NACION. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/la-quiaca-con-la-frontera-formal-cerrada-crecio-el-contrabando-y-hay-descontrol-sanitario-nid26062021/>
- Refuerzan los controles en la triple frontera y el límite con Paraguay y Bolivia. (17 de julio de 2020). PERFIL. Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/actualidad/fronteras-pandemia-refuerzan-vigilancia-en-misiones-formosa-salta-jujuy.phtml>



# **PERFILES Y PATRONES DE LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA SUR DE LA CIUDAD DE RESISTENCIA, CHACO (ARGENTINA)**

Celmira Esther Rey

GEMSIT-UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

celmirey@comunidad.unne.edu.ar

Erica Leonor Gómez

GEMSIT-UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

erica.leonor.gomez@comunidad.unne.edu.ar

Miguel Alejandro Parras

GEMSIT-UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

aleparras@hotmail.com

## **Introducción**

Este capítulo expone aspectos vinculados con la identificación de perfiles y patrones de viaje, directamente orientados a diagnosticar la movilidad cotidiana en áreas periféricas de ciudades intermedias, como lo constituye en este estudio la ciudad de Resistencia, capital de la provincia de Chaco (Argentina). En el desarrollo del escrito se describe escenarios específicos dentro de la urbe a partir de una encuesta de movilidad domiciliar de origen/ destino (en adelante EOD) diseñada y aplicada<sup>1</sup> en la periferia sur de la misma. En el marco de un abordaje metodológico cuantitativo, además de la fuente primaria de base

---

<sup>1</sup> En el marco del Proyecto Aportes conceptuales y metodológicos para la caracterización de la movilidad en áreas prioritarias de Resistencia, vinculadas al transporte público de pasajeros. 1ra. Convocatoria de Proyectos de Investigación Básica y Aplicada “Universidad y Transporte”. Secretaría de Políticas Universitarias (SPU). Presidencia de la Nación Argentina. 2015.

(EOD), se consultaron fuentes de información diversas y de distinta procedencia, así como la selección de técnicas —con aplicación de los Sistemas de Información Geográfica (GIS)— adecuadas, que permitieron describir las particularidades de los perfiles y patrones de la movilidad cotidiana en el área objeto de estudio.

En relación con esta distinción teórica-conceptual-metodológica/técnica, resulta importante destacar que el foco está puesto en la periferia, específicamente en el análisis de los vínculos existentes en la construcción de estos espacios. Se intenta superar la discusión teórica en torno a la dicotomía centro-periferia, avanzando en la descripción de prácticas de movilidad que se dan —en y a partir— del sector periférico de la ciudad (Rey, 2022).

En la búsqueda de identificar perfiles y patrones de movilidad se tomaron decisiones referidas a pautas para elaborar definiciones operacionales en cuanto a los términos empleados, así como también la adopción de indicadores que permitieron esbozar esta descripción del fenómeno en cuestión. Al respecto, el término perfil hace referencia a las características demográficas y socioeconómicas de los sujetos usuarios que se desplazan. En tanto, el término patrones de viaje alude a los tipos de desplazamientos identificados en el lugar y sus manifestaciones principales. En síntesis, se logró identificar las condiciones de los traslados cotidianos propios de la población que reside en la periferia (condición social, de edad, género, etc.), identificando los orígenes y destinos (O-D) a fin de alcanzar una tipificación de viajes recurrentes (tiempos de viaje, frecuencia, modo, etc.). De este modo, la obtención de un diagnóstico territorial revela viajes recurrentes en entornos periféricos peculiares y distintivos del área de estudio seleccionada.

Es oportuno señalar que se trata de una producción académica dirigida contribuir con conocimientos obtenidos fruto de la tarea investigativa y, por derivación, a quienes tienen el poder de gestionar y decidir en la diagramación de una planificación sustentable y situada. Frente a este propósito, se incluye también el diagnóstico de la oferta de Transporte Público en el área de estudio, elaborado a partir de los resultados obtenidos en el marco de la fuente primaria aplicada a tal fin.

## **Planteamiento de la cuestión. Marco referencial teórico-epistemológico orientado a definir perfiles y patrones de movilidad cotidiana en el marco de la sustentabilidad según contexto**

Todo grupo o colectivo humano encierra en sí, particularidades que le son propias y deviene del tipo de sociedad y las pautas culturales de pertenencia y, que, sin dudas, inciden en relación a la multiplicidad de circunstancias demográficas o extra demográficas que le dan sus rasgos identitarios. Efectivamente,

son los distintos factores (como el sexo, la edad, el estado civil, la situación laboral, el grado de cualificación educativa alcanzada u otras circunstancias sociales, económicas, culturales y políticas), sumado a las características del medio donde vive la población, los que inciden en la definición del perfil poblacional de las comunidades. Parámetros que habilitan conocer las características socio territoriales a través de indicadores sumamente útiles a la hora de efectuar cualquier tipo de planificación u organización de políticas públicas.

Se parte de entender que en la movilidad cotidiana se aborda la perspectiva analítica inscripta en lo que se conoce como sistema de transporte, vale decir, como aquel compuesto por una o varias modalidades que provee lo necesario para la movilización de personas, bienes o ambos a la vez (Federal Highway Administration, 1994). En su generalidad, un sistema de transporte incluye modos de carácter privado (automotor, motocicleta, bicicletas, etc.) y modos públicos (bus, taxi entre otros). Sin embargo, durante las últimas décadas, el concepto de transporte<sup>2</sup>, centrado muchas veces en los modos que favorecen estos desplazamientos, fue dando lugar a un concepto más amplio y que comienza a prestar mayor atención a los sujetos usuarios, reales y potenciales, de los modos de transporte, bajo las premisas de lo que empezaría a conocerse como movilidad<sup>3</sup>. Para luego profundizar hacia conceptualizaciones referentes a la movilidad sustentable, entendida como aquella que tiende a minimizar las externalidades negativas, tanto ambientales como sociales, de los desplazamientos cotidianos.

En este contexto, investigaciones realizadas en ámbitos diversos se han volcado a los medios masivos de transporte, considerándolos como el medio sustentable por excelencia, ya que garantiza desplazamientos colectivos a bajo costo y reducen el impacto ambiental junto con otras externalidades negativas del transporte, como la congestión vehicular. Sin dejar de lado por ello la llamada 'movilidad verde o sustentable', que incluye además a los desplazamientos en bicicleta y a la movilidad peatonal (Banister, 2008; Miralles-Guasch & Cebollada, 2009; Heinen, 2011; Gutiérrez, 2012; Rey, 2007; entre otros).

### ***El Transporte Público como medio sustentable por excelencia***

El transporte público se destaca por su capacidad, en cuanto al volumen de pasajeros que pueden ser transportados, y por garantizar el uso del mismo a un menor costo y tiempo, siendo estos factores que potencian su uso. Aunque

---

<sup>2</sup> La Geografía de los Transportes puede definirse como el estudio de los sistemas de transporte y sus impactos territoriales Miralles-Guasch (2002) en Gutiérrez, 2012.

<sup>3</sup> La movilidad cotidiana es entendida como la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado Miralles-Guasch (2002) en Gutiérrez, 2012.

su potencial sea positivo en la realidad no siempre resulta aplicable, ya que cualquier desequilibrio en la oferta del mismo puede representar restricciones de acceso para la población usuaria. Su presencia no está asociada a la cobertura y accesibilidad espacial o relativa a la derogación per cápita que implica sus costos. Los trabajos publicados, tal como ocurría con los modos privados, intentan en su mayoría explicar los factores que actúan o potencian el uso del transporte público, ya sea a través de modelos estadísticos y/ o métodos cualitativos que incorporan incluso la percepción del usuario como factor de alta significancia. También se encuentran aquellos estudios que intentan explicar el incremento en el uso de medios masivos en detrimento del uso del vehículo particular (Wardman, 2004; Paulley et al, 2006; Beirão et al, 2007; Gärling & Schuitema, 2007).

Dentro de los estudios referidos al transporte público no solo se encuentran investigaciones que intentan explicar la demanda y las dimensiones que contemplan, como las características demográficas, económicas, de la percepción, etc. (Cervero & Kockelman, 1997; Cervero, 2001; Cascetta & Papola, 2001; Souche, 2010). También se destacan aquellos trabajos centrados en la oferta del mismo, aunque son difíciles de hallar en el campo geográfico ya que en su mayoría provienen del campo de la ingeniería y centran su interés en la infraestructura circundante y otros aspectos físicos y materiales (Turquist & Bowman, 1980; Cohen & Morrison, 2004; Rietveld & Bruinsma, 2012; Di Giacinto et al, 2012).

Como fuera señalado anteriormente, la oferta está relacionada con la constitución interna del servicio, comprende la red (extensión, trazado, recorrido), la frecuencia de servicio, la infraestructura circundante (red vial) y el equipamiento, el cual entre otros elementos incluye la flota de vehículos, las paradas (stop) y la señalización (horizontal y vertical). Girardoti (2003), clasifica a la oferta en términos de:

- Infraestructura (planta fija)
- Material rodante (planta móvil)
- Sistema de control

El conjunto de estos elementos determinará, a su vez, los costos de transporte y los niveles de servicio. Es decir, que frente al intento de evaluar el mismo o tomar decisiones que afecten su planificación, estos componentes deben ser necesariamente tenidos en cuenta. A su vez, cada uno de ellos puede influir también en la estimación de la demanda de los sistemas de transporte. De allí que muchas veces sean ambas dimensiones (oferta y demanda) tratadas en conjunto.

Aun así, la demanda del transporte público ha sido el tópico predilecto de las investigaciones en transporte y más aún dentro de la Geografía, ya que involucran directamente a la población y su derecho a moverse en el territorio. Como tal, debe conocerse y estimarse no sólo para la mejora de la oferta en términos de rentabilidad y eficacia sino sobre todo para su correcta planificación como servicio público. En este contexto, el análisis y evaluación de la oferta resulta imprescindible. Una primera descripción del trazado de la red del transporte público, la localización, distribución espacial y el entorno próximo de las paradas, resultan componentes básicos al momento de abordar una planificación integral del servicio.

La visión geográfica cumple un rol elemental ya que la oferta analizada simplemente desde su aspecto estructural puede ser limitada. La vinculación de la oferta con el territorio es lo que facilita su intervención, y en este sentido, el análisis espacial junto con los Sistemas de Información Geográfica (GIS) favorecen las tareas de localización, sistematización de datos, representación y diagnóstico, destacando componentes territoriales que la definen con mayor precisión. Ante cualquier tarea de planificación del transporte es necesario conocer la oferta del servicio, porque en base a ello será posible determinar aciertos y desequilibrios existentes en la red, distribución de paradas y cobertura de las líneas. En el caso de los transportes, este debe ser uno de los primeros pasos hacia una planificación territorial eficiente.

### ***La periferia vista desde la movilidad cotidiana***

La periferia es entendida como la franja de ancho variable, contigua al límite establecido por el ejido municipal donde operan lógicas diferenciales —antagónicas y/o complementarias— pero en disputa por el suelo urbano. Estos hechos pueden aparecer claramente manifiestos o de manera difusa, pero perceptibles por determinados indicios relativos a culturas y usos relacionados con funciones urbanas y/o rurales; o bien, en un estadio de transición (Rey, 2022). Tal lo expuesto más arriba, este trabajo pretende caracterizar aspectos relevantes de los perfiles de movilidad y patrones de viaje de la población residente en el.

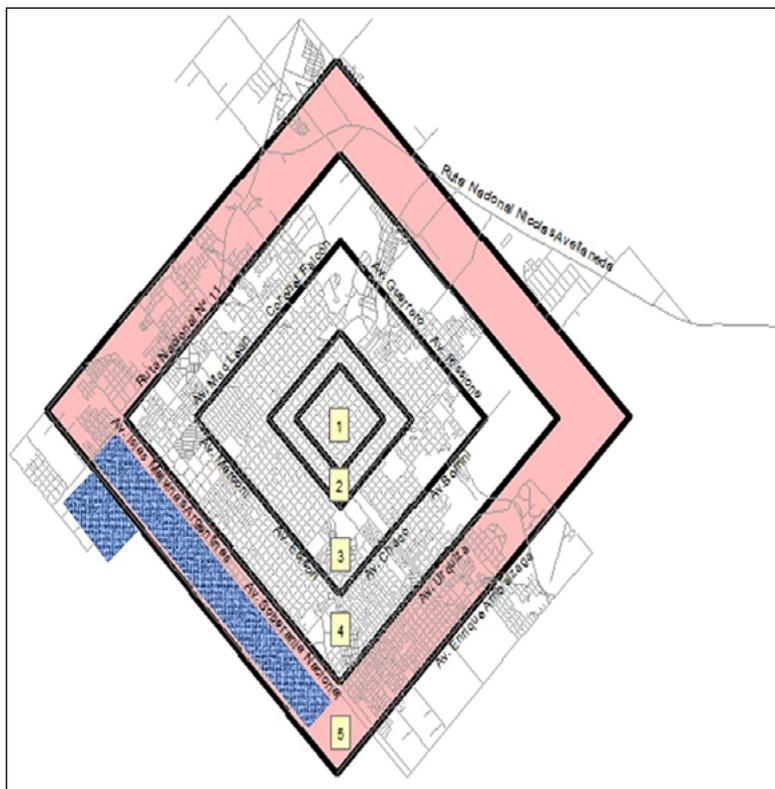


Figura 1. Área de estudio. Corona 5, periferia de la Ciudad de Resistencia, Chaco.

Fuente: Elaboración propia, año 2016.

La caracterización tanto de perfiles como patrones recurrentes permite identificar escenarios prioritarios de intervención en materia de transporte público y ordenamiento territorial. Los perfiles de movilidad tienen como objetivo identificar grupos de movilidad vulnerable. Bajo el entendimiento de que la planificación del transporte es necesaria en todos los contextos, pero lo es aún más relevante en áreas de vacancia generalmente ubicadas en la periferia del área urbanizada. En términos de políticas públicas, es prioritario garantizar el acceso y condiciones adecuadas del servicio público a grupos poblacionales más desprovistos de servicios básicos de toda índole. Por ello, alcanzar un diagnóstico territorial que refleje viajes recurrentes en entornos vulnerables, es el fin último de este trabajo.

Rey (2021) propone abordajes desde la perspectiva académica con la intención de indagar los procesos de inclusión/exclusión socio-territorial. Su trabajo

empírico lo realiza en el ejido urbano de Resistencia, en particular en algunos asentamientos espontáneos en sentido de la planificación o irregulares en función de los aspectos legales, que se caracterizan por ocupar terrenos sin soporte urbano (sin los servicios mínimos e indispensables en términos de desarrollo para que las personas vivan con dignidad). En dicha publicación realiza un análisis crítico a la concepción liberal de la mercantilización de la ciudad que lleva a una distribución diferencial de la ocupación del espacio. En el estudio de caso describe la forma en que operan estos procesos, con sus consecuentes efectos socio-espaciales y sus respectivas configuraciones territoriales.

### **Metodología. Procedencia de datos utilizados: encuesta origen/destino (EOD)**

El propósito de la investigación fue identificar perfiles y patrones de viaje que permitieron describir escenarios peculiares dentro de la ciudad de Resistencia, Chaco. En el marco de un abordaje metodológico cuantitativo, se realizó la consulta de fuentes de datos diversas y de distinta procedencia; así como técnicas adecuadas como la implementación de una encuesta de movilidad domiciliaria que se valió de un cuestionario específico, insumo esencial que permitió describir las particularidades de movilidad cotidiana del área de estudio.

### ***Fuente de Información Primaria: Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO)***

El instrumento principal de relevamiento de información primaria consistió en el diseño y la realización de un cuestionario que habilitó la aplicación encuestas de movilidad domiciliaria durante el período 2015-2016 en el sector sur de Resistencia, específicamente en la corona 5 (Figura 1). Las encuestas permitieron recolectar datos en torno a los desplazamientos cotidianos de la población residente en la periferia, que en este contexto alude a la denominación de “viajes” realizados entre un origen y un destino, dado de manera preferencial por personas encuestadas. De este modo, se obtuvieron, entre otros datos: los modos de transporte más utilizados, costos que insume la utilización de dicho transporte en instancias de los traslados, frecuencias, etc.; junto con información demográfica y socio-económica del hogar —utilizado como congregante del grupo de personas identificadas en cada vivienda dentro del área seleccionada como muestra—. En tanto que “personas”, se refiere a cada uno de los que se reconocen como integrantes del hogar. En el apartado de personas se relevó información individual en torno a edad, sexo, ocupación principal, etc.

De la encuesta domiciliaria de movilidad en cuestión, resultaron 495 hogares visitados y encuestados. Se contabilizó un total de 1.965 personas en un rango

etario de 0 a 90 años. De los cuales al considerar únicamente a las personas con 5 y más años de edad, resultaron 1.674 viajes realizados.

Es oportuno mencionar que la decisión de contabilizar a las personas con 5 y más años de edad, obedece a un criterio inscripto dentro de políticas públicas que devienen de la Ley Nacional de Educación (LEN, 2006) que en el ARTÍCULO 16, expresa que:

La obligatoriedad escolar en todo el país se extiende desde la edad de cinco (5) años hasta la finalización del nivel de la Educación Secundaria. El Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología y las autoridades jurisdiccionales competentes asegurará el cumplimiento de la obligatoriedad escolar a través de alternativas institucionales, pedagógicas y de promoción de derechos, que se ajusten a los requerimientos locales y comunitarios, urbanos y rurales, mediante acciones que permitan alcanzar resultados de calidad equivalente en todo el país y en todas las situaciones sociales.

Vale decir, son personas que deben trasladarse para cumplir con la escolaridad obligatoria.

### ***Instrumento captura de datos: Cuestionario***

Durante la tarea de trabajo de campo, el cuestionario (Figura 2) fue aplicado siempre a una persona identificada como referente mayor de edad, jefe de hogar reconocida por sus miembros o aquella persona que asumió en ese momento dicho rol. Como fuera mencionado previamente, la estructura del cuestionario comprendió tres segmentos: HOGAR, PERSONAS y VIAJES.

**ENCUESTA DE MOVILIDAD DOMICILIARIA**  
**PROYECTO SPU – GEMSIT**

ENCUESTADOR Nº
ENCUESTA Nº
FECHA
ZONA:

**IDENTIFICADOR DEL HOGAR**

CALLE	Nº	BARRIO
-------	----	--------

**HOGAR**

**1. Tipo de Vivienda (POR OBSERVACIÓN)**

Casa	
Departamento/Aquiler	
Casilla/rancho	
Pieza de inquilinato	
Otro	

**2. Vehículos disponibles en el hogar (REGISTRAR UNO A UNO)**

VEHÍCULO	CANTIDAD
Auto	
Camioneta	
Camión	
Motocicleta	
Ciclomotor	
Bicicleta	
Carro	

3. Ingresos Totales (SE DAN LAS OPCIONES)

Menos de 1.000\$	
Entre 1.000 y 3.000\$	
De 3.000 a 5.000\$	
De 5.000 a 7.000\$	
Más de 7.000\$	
No contesta	

4. Gastos del Hogar

-Cuánto gasta el hogar en movilidad, alimentos y vivienda en un mes?

PERSONAS



ID	RELACION CON JEFE DE HOGAR	EDAD	SEXO	ESTUDIOS	OCCUPACION PRINCIPAL	OBRAS SOCIALES	PLAN SOCIAL
	Jefe de hogar						
	Cónyuge						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Nieto/a						
	Nieto/a						
	Nieto/a						
	Madre/padre						
	Hermano/a						
	Yerno/huena						
	Suegro/a						
	Otro pariente						
	Otro no pariente						

5. Cantidad de miembros en el hogar?

ESTUDIOS	
Primaria Incompleta	1
Primaria Completa	2
Secundaria Incompleta	3
Secundaria Completa	4
Terciano	5
Universitario	6
Post-Universitario	7
Sin Estudios	8

OCCUPACION PRINCIPAL	
Trabajador del Estado	1
Trabajador Privado	2
Trabajador por su Cuenta	3
Desocupado	4
Estudiante	5
Amo de Casa	6
Jubilado	7
Changas/Temporario	8

6. Hay algún miembro del hogar con capacidad diferente -REGISTRAR NÚMERO DE PERSONAS EN CADA CATEGORÍA-

Ninguna	
Motora	
Mental	
Visual	
Auditiva	
Habla	
Otra	

VIAJES

Se encuestará el viaje con mayor regularidad y frecuencia realizado durante la semana transcurrida por cada miembro del hogar.

Por ej: escuela, trabajo, hospital - SOLO RESPONDEN MAYORES DE 4 AÑOS-

ID PERSONA	MOTIVO VIAJE	DESTINO VIAJE	FRECUENCIA VIAJE	MODOS UTILIZADO	HORA INICIO (h:min:seg)	DURACION TOTAL (h:min:seg)
	Estudios	Dentro del Barrio	1 vez por semana	Transporte Publico		
	Trabajo	A otro Barrio	2 veces por semana	Auto		
	Salud	Al Centro	3 veces por semana	Motocicleta/ciclomotor		
	Compras	A otra Ciudad	4 veces por semana	Remis/taxi		
	Oficio		5 veces por semana	Bicicleta		
	No viajar		Más de 5 veces por semana	Carro		
	Otros (Especificar)		Menos de 1 vez por semana/eventualmente	A pie		

Figura 2. Cuestionario de encuesta de movilidad domiciliaria.

Fuente: Elaboración propia, año 2016.

## **Principales resultados**

Esta investigación utiliza métodos referenciales procedentes de organismos públicos que dirigen, entre otras cuestiones metodológicas, la homologación de términos conceptuales fundamentales para definir las expresiones que nos convoca en esta oportunidad. Dichos términos se hallan inscriptos en lineamientos del Instituto Nacional Estadística y Censos (INDEC) de la República Argentina; más precisamente, en los operativos censales de población, hogares y viviendas, que básicamente consiste en recoger y compilar datos sobre los principales aspectos demográficos, sociales y habitacionales de la población del país en un momento determinado (y, es tradicionalmente la fuente básica de suministro de esos datos). El Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas es el operativo estadístico de mayor envergadura que lleva a cabo nuestro país y que permite la sistematización integrada del conjunto de estadísticas socio-demográficas, en lo que se denomina Sistema Estadístico Nacional. Atendiendo a conceptos homologados por el INDEC se utilizan aquellos que designan personas, hogares y viviendas.

### ***Perfiles de movilidad***

Para referir a perfiles de movilidad se debe considerar:

Resultaron en total 1.965 personas encuestadas. Los resultados se expresan por género y en grupos de edades relacionados con los segmentos de participación económica. Siendo de "5 a 18" (población en edad escolar obligatoria); "19 a 30"; "31 a 60" (PEA) y "61 años y más" (adultos mayores/pasivos).

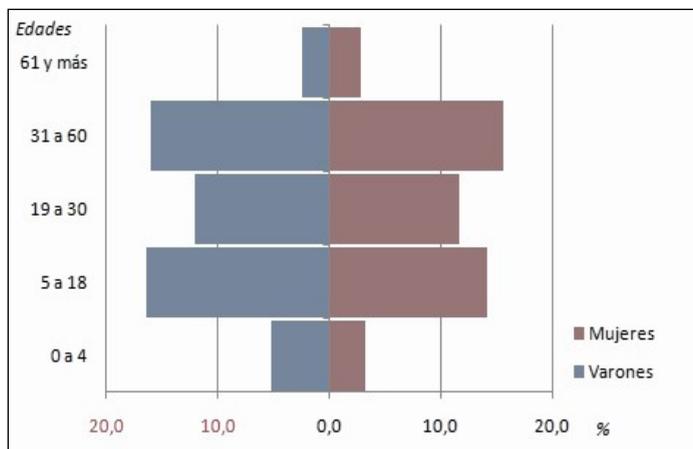
Se destaca que más del 50% de la población total del área de la muestra está representada por quienes se identifican como hombres (ver Tabla1).

sexo	Grupo edad	Cantidad de personas	Cantidad de personas en %
Femenino	0 a 4	64	3,3
	5 a 18	280	14,2
	19 a 30	230	11,7
	31 a 60	308	15,7
	61 y mas	55	2,8
Masculino	0 a 4	102	5,2
	5 a 18	325	16,5
	19 a 30	237	12,1
	31 a 60	316	16,1
	61 y mas	48	2,4
<b>Total general</b>		<b>1965</b>	<b>100,0</b>

*Tabla 1. Características generales de las personas.*

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el correspondiente grupo etario, alrededor del 30% poseen entre 5 a 18 años y según la pirámide de población (Figura 3) refleja un mayor porcentaje de varones. Es observable que en el grupo de edades entre 31 a 60 años (32%) se equipara la proporción entre varones y mujeres, mientras que en el caso de personas mayores (de 61 años y más) se advierte un leve predominio de mujeres. Estas características dan cuenta de un área compuesta por población joven que en su mayoría residen en barrios construidos bajo la lógica de la necesidad instalados durante las últimas décadas, denominados por algunos autores como “asentamientos informales”.



*Figura 3.* Pirámide de población por grandes grupos de edades.

Fuente: Elaboración propia.

### *Ocupación principal de las personas*

En cuanto a la ocupación principal de las personas encuestadas (Tabla 2), predominan los “estudiantes” con alrededor del 36% del total, seguido por las amas de casa, quienes representan casi el 14%. En cuanto a la categoría “trabajador”, si bien en total representan un 36% del total, al desagregar en función de si se es “trabajador por cuenta propia”, si realiza “changas o trabajo temporario”, si es “trabajador del Estado” o “trabajador privado”, se advierte que: el 12% del total de personas es “trabajador por su cuenta”; en un 7% realiza “changas” para vivir o actividades temporales; y solo el 16% presenta estabilidad laboral (estatal o privada).

Ocupación final												
sexo	gru- po edad	Estu- dian- te	Traba- jador por su Cuen- ta	Traba- jador del Esta- do	Chan- gas/ Tem- pora- rio	Traba- jador Priva- do	Ama de Casa	Jubi- lado	Pen- sio- nado	Des- ocu- pado	No Con- testa	Tot- al ge- neral
Fe- me- nino	0 a 4	15									49	64
	5 a 18	265					6			6	3	280
	19 a 30	51	30	30	5	10	84			20		230
	31 a 60	6	54	61	6	10	159	5		7		308
	61 y mas		4	4			17	30				55
Mas- culi- no	0 a 4	20									82	102
	5 a 18	307	1		7	1				6	3	325
	19 a 30	30	58	33	62	33	2		1	17	1	237
	31 a 60	6	95	76	64	51	1	15		8		316
	61 y mas	1	2	3	3	2		34		2	1	48
<b>Total general</b>		<b>701</b>	<b>244</b>	<b>207</b>	<b>147</b>	<b>107</b>	<b>269</b>	<b>84</b>	<b>1</b>	<b>66</b>	<b>139</b>	<b>1965</b>

Tabla 2. Ocupación principal de las personas encuestadas.

Fuente: Elaboración propia.

Amerita una consideración particular sobre la población que se identifica con ocupación principal "trabajador", en razón de que los resultados arrojan un 36% a esta categoría. Aunque en su composición porcentual se advierten grandes disparidades y con ello, un alto grado de vulnerabilidad dadas las precarias condiciones laborales que hacen a este grupo (cuentapropistas, "changas", etc.). Finalmente, el 4% de las personas son jubiladas y el 3% de las personas encuestadas se declara "desocupado/a".

### Hogar

Del total de los 495 hogares encuestados, más del 60% estaba compuesto por 2 a 4 personas, seguidas de hogares con 5 a 7 habitantes (30,1%). De estos hogares, alrededor del 30% percibía en el año 2016, ingresos superiores a \$7.000. Mientras que cerca del 19% de los hogares de la muestra percibían los intervalos de ingreso más bajos, de hasta \$3.000.

A fin de equiparar proporciones en términos de ingreso entre los años en que fueron obtenidos los datos y la actualidad, se optó por mantener su equivalencia en dólares<sup>4</sup> (2015). Siendo el intervalo de mayor ingreso (7.000\$), correspondiente a 105 USD, mientras que el de menor ingreso (3.000\$) a 47 USD (Tabla 3).

MERCADO DE CAMBIOS - COTIZACIONES CIERRE VENDEDOR		
Dólar Estadounidense		
Fecha	TIPO DE PASE EN DOLARES (por unidad)	TIPO DE CAMBIO MONEDA DE CURSO LEGAL (por unidad)
29/11/2016	-----	15,7

*Tabla 3. Cotización de moneda.*

Fuente: Banco Central de la Nación Argentina.

### *Viajes*

El concepto de “viaje” se toma de los aportes realizados por el Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas intermedias (PTUMA, 2011) desarrollada por el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación para nuevas áreas metropolitanas, entre las que se encuentran Santa Fe-Paraná, Neuquén-Cipolletti, Salta y Resistencia-Corrientes. Los objetivos generales del proyecto giraron en torno al mejoramiento de la calidad y sostenibilidad de los sistemas de transporte urbano, priorizando las modalidades de transporte público. En este marco se realizaron las encuestas de movilidad domiciliaria identificando origen/destino de los traslados identificadas con las siglas EOD, analizadas en este trabajo.

La EOD considera “viaje” a cada movimiento en un sentido entre un punto de origen y otro de destino a lo largo de un recorrido por un determinado motivo, realizado por cada integrante del hogar residente en esa vivienda, con un desplazamiento mayor a 400 metros. Los viajes pueden ser realizados a pie o utilizando medios de transporte (automóvil, colectivo, bicicleta, etc.), y el tiempo de referencia para los viajes es de lunes a viernes (hábiles). Los traslados se segmentan en: viajes ocupacionales (relacionados con la actividad principal u

<sup>4</sup> Se utiliza como referencia la moneda estadounidense o dólar americano, de curso legal de Estados Unidos, sus dependencias y otros países, por tratarse de una de las monedas de reserva internacional reconocida, cambiabile y comparable en gran parte del mundo por ser la más utilizada en las transacciones internacionales. Dicha condición la transforma en una divisa de referencia mundial que la ha convertido en la moneda oficial de varios países y la moneda de facto en muchos otros, que utilizan su papel moneda para las transacciones corrientes o dan un tipo de cambio fijo a sus divisas nacionales respecto al dólar.

ocupación de las personas, desplazamientos por trabajo, por estudio, etc.) y viajes personales (el resto de los motivos de viajes, razones de atención de la salud, trámites, compras, pasear o descansar, etc.).

En relación al grupo etario, conceptualmente quedan excluidos de este análisis las personas menores a 5 años de edad y las personas que no declararon información sobre el viaje realizado, siendo 1.674 personas que representan el 85% del total de personas encuestadas. Más del 50% de los viajes, fueron realizados por hombres. La mayor participación de viajes se dio en grupos de edades de 5 a 18 años (35%), de 31 a 60 años (34%) y de 19 a 30 años (25%).

#### *Relación ingresos del hogar y cantidad de viajes*

Una consideración particular está dada entre la relación de los ingresos del hogar y la cantidad de viajes, a fin de evaluar qué hogares realizan más viajes y si esto guarda relación con sus ingresos. En este sentido, se advierte que el 40% de los viajes declarados corresponde a hogares cuyo ingreso mensual es de hasta 78 USD. Casi un 33% corresponde a viajes de hogares con más de 105 USD de ingreso mensual. Es decir, los hogares que más viajan son aquellos de mayores ingresos (Tabla 4).

Intervalo de ingresos mensuales en \$	Cantidad de viajes	Cantidad de viajes en %
Menos de 1.000	24	1,4
Entre 1.000 y 3.000	263	15,7
De 3.000 a 5.000	380	22,7
De 5.000 a 7.000	376	22,5
Mas de 7.000	548	32,7
No Contesta	83	5,0
<b>Total general</b>	<b>1674</b>	<b>100,0</b>

*Tabla: 4. Viajes e ingreso mensual del hogar.*

Fuente: Elaboración propia.

Un perfil de movilidad reúne características demográficas y socioeconómicas. Por ello, las variables "edad", "sexo" y "ocupación principal de la persona que viaja" describirán los perfiles del área de estudio. Los grupos de edades están relacionados con la variable "ocupación principal de la persona que viaja", de esta forma, se obtuvieron las siguientes categorías: "estudiante"; "trabajador"; "ama de casa" y "jubilado", etc.

Ahora bien, del universo de los viajes realizados resulta necesario sugerir un escenario prioritario para políticas públicas de transporte y movilidad en el área de estudio, a partir de alguna pista que nos permita encontrar grupos con mayor vulnerabilidad social. Así, por ejemplo, el ingreso mensual de los hogares permitiría definir categorías de los grupos sociales que viajan.

### ***Perfiles de movilidad identificados***

Resultan, entonces, 4 perfiles de movilidad a partir de variables “ocupación principal” según estructura por “edad” y “sexo”, tales como: Estudiante, Trabajador, Ama de casa y Jubilado. Los resultados se presentan teniendo en cuenta los viajes más predominantes en el área de estudio.

De este modo a partir de los datos obtenidos de la encuesta de movilidad aplicada, resulta lo siguiente:

- estudiante: con edades de entre 5 a 18 años, seguidos por edades de entre 19 a 30 años, y predominio de hombres.
- trabajador/a: con edades de entre 19 a 30 años, seguidos por edades de entre 31 a 60 años con marcado predominio de hombres.
- ama de casa: con edades de entre 19 a 30 años, seguidos por edades de entre 31 a 60 años con total mayoría de mujeres.
- jubilado/a: con edades de entre 61 años y más. Marcado predominio de mujeres.

### ***Patrones de movilidad: características de los viajes***

Los patrones de movilidad hacen referencia a determinadas asociaciones que se dan en el territorio. En este caso, propias de los desplazamientos cotidianos y que responden a dinámicas específicas del lugar y de los perfiles de movilidad que reúne. Aspectos tales como motivo de los viajes, frecuencia, duración y elección modal hacen a la conformación de un determinado patrón de movilidad.

Para determinar los patrones de movilidad, se sugiere tener en cuenta una primera relación entre la ocupación principal y el motivo de viaje (Tabla 5), así resultan: Estudiantes/estudio, Trabajador/trabajo, Ama de Casa/Varios y Jubilado/salud. La segunda relación establecida, a partir de las variables intrínsecas del viaje, refieren a destino, duración, frecuencia y modo de transporte. Esta última relación permitió cuantificar los viajes más recurrentes expresados en cada uno de los perfiles y con ellos construir escenarios prioritarios de planificación territorial.

1. Viajes realizados por “estudiantes”, en su mayoría hombres, en edades de 5 a 18 años. Casi el 60% con destino “dentro del barrio” y “a otro barrio”. Los

modos utilizados son “a pie” y “en motocicleta”, en su mayoría la duración del viaje alcanza los 15 minutos, con una frecuencia de “5 veces por semana”.

2. Viajes realizados por “trabajadores”, en su mayoría hombres, en edades de 19 a 30 años y de 31 a 60 años. Con destino “a otro barrio” y “al centro”. Los modos utilizados son “en motocicleta” y “transporte público”, la duración del viaje alcanza los 30 minutos y una frecuencia predominante de “más de 5 veces por semana”.
3. Viajes realizados por personas “jubiladas”, predominan por motivo de salud, en su mayoría fueron realizados por mujeres en edades de 61 y más. Con destino “al centro”. El modo utilizado es “transporte público”, en su mayoría la duración del viaje alcanza los 30 minutos y con una frecuencia predominante de “3 veces por semana”.
4. Viajes realizados por “amas de casa” por motivos varios (acompañamiento, compras, trámites, recreación, salud), mujeres de entre 19 a 30 y 31 a 60 años (67%). Los viajes más recurrentes representan el 40% con destino “al centro” y “a otro barrio”. El modo utilizado es “transporte público” y “motocicleta”, con una duración del viaje de 30 minutos y una frecuencia predominante de “4 y 2 veces por semana”.

Ocupación principal: Estudiante y Motivo del viaje: Estudio (Total de viajes: 270)				Total general: 157 viajes (58%)	Total general: 157 viajes Com- posi- cion en %	Sexo			
						Fem- e- ni- no	%	Mascu- li- no	%
Destino	Modo	Duración	Frecuencia			5 a 18		5 a 18	
Dentro del barrio	A pie	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	43	27,38	18	11,46	25	15,92
Dentro del barrio	Motocicleta/ciclomotor	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	10	6,36	4	2,54	6	3,82
A otro Barrio	A pie	16 a 30 minutos	5 veces por semana	20	12,73	7	4,45	13	8,28
A otro Barrio	A pie	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	25	15,92	13	8,28	12	7,64
A otro Barrio	Motocicleta/ciclomotor	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	59	37,57	23	14,64	36	22,92
<b>Total general</b>				<b>157</b>	<b>100</b>	<b>65</b>	<b>41,40</b>	<b>92</b>	<b>58,59</b>

Tabla 5. Ocupación principal y motivo de viaje.

Fuente: Elaboración propia.

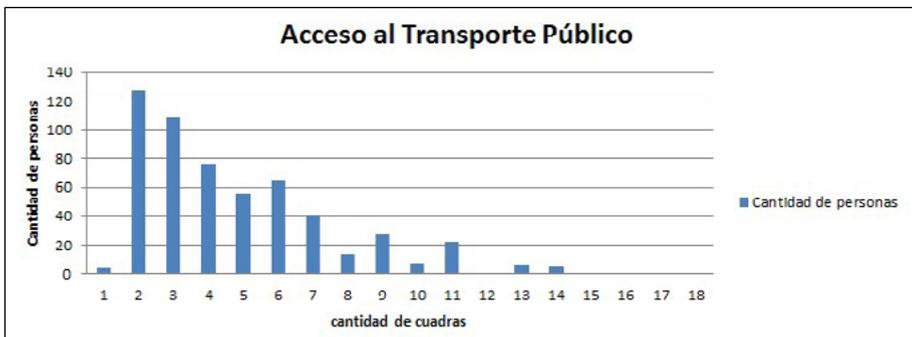
Uno de los aspectos destacables hallados en la investigación refiere a los destinos de los viajes. El 40% de ellos se dirigen al centro de la ciudad de Resistencia, que tiene como hito referencial la Plaza 25 de Mayo de 1810; en tanto que el 60% de los viajes se realizan a "otro barrio" o dentro del propio barrio (20% dentro del barrio y 40% a otro barrio).

Esta información reviste de interés particular, especialmente en relación con potenciales políticas públicas que contemplen lineamientos de planificación territorial relativa al transporte público, por ejemplo: que el mayor porcentaje de los viajes se concentra en aquellos con destino a otro barrio y no principalmente hacia el centro de la ciudad, como se presumía. Es decir, que la atracción de la centralidad en la direccionalidad de los viajes cotidianos no sería una realidad en la periferia Sur de Resistencia. Este aspecto no resulta una cuestión menor si se considera que la oferta de transporte público se contrapone a las prácticas de movilidad identificadas en este sector de la ciudad, pues no responde al patrón de destinos identificados, condicionando con ello su uso (real y potencial) por parte de la población.

### *Transporte Público*

Dado que uno de los objetivos del trabajo fue diagnosticar la situación del transporte público en el área periférica de la ciudad de Resistencia (a fin de detectar características que potencian o restringen su uso), el cuestionario incluyó un apartado específico donde se registraron a los usuarios del transporte público y las características de estos viajes. Siendo las más relevantes:

#### a) Accesibilidad al Transporte Público



*Figura 4.* Acceso al transporte público.

Fuente: Elaboración propia.

La accesibilidad al transporte público (Figura 4), refiere en una de sus dimensiones a las garantías de acceso al servicio a través de la disponibilidad de

paradas próximas a los usuarios. De los resultados de la encuesta se desprende que predominan aquellos usuarios que poseen paradas en un radio de 200 a 300 metros de su domicilio, aunque se registraron casos (%) donde se caminan 6 y hasta incluso 11 cuadras. Esta situación puede estar relacionada a la escasa oferta de transporte público que cubre el interior de los barrios, situación que obliga a la población a desplazarse hacia los accesos en ruta (en proximidades a la Ruta Nacional N°11 y de las avenidas de circunvalación Malvinas y Soberanía Nacional) en donde la frecuencia de servicios es mayor.

### ***Eficiencia del servicio en función de parámetros establecidos***

Entre los parámetros establecidos para determinar la eficiencia del servicio se pueden mencionar:

- **Confort del transporte público:** las paradas del área de muestra no poseen en su mayoría señalización ni garita, elementos que no sólo afectan la comodidad y potenciarán su uso, sino que aseguran uno de los factores de uso más relevantes para los usuarios: la seguridad y el resguardo (Tabla 6).

Señalización	Garita		
	No	Si	No Contesta
No	306	83	0
Si	47	122	0
No Contesta	0	0	4

**Tabla 6. Confort del transporte público: señalización y garitas de paradas.**

Fuente: Elaboración propia.

- **Tiempos de viajes en transporte público:** estos incluyen la espera en la parada (asociada a la frecuencia del servicio) y la duración del viaje (afectada por la distancia, congestión vehicular, etc.). La valoración del tiempo no es un factor menor. Es uno de los componentes de la movilidad de mayor consideración por parte de los usuarios de transporte y junto con los costos asociados, pueden determinar un aumento en la demanda del servicio.

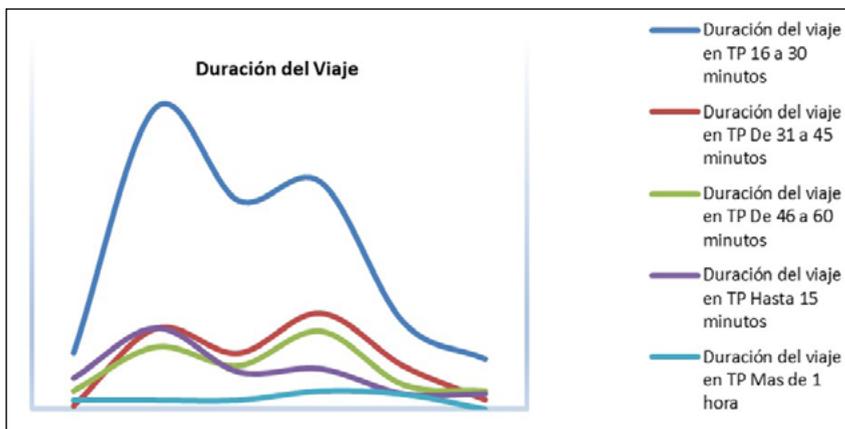
Como puede observarse en la Figura 5 referida al tiempo de espera en la parada, predominan las esperas de entre 6 y 15 minutos, seguidas por las de 26 a 35 minutos.



**Figura 5. Tiempo de espera en la parada.**

Fuente: Elaboración propia.

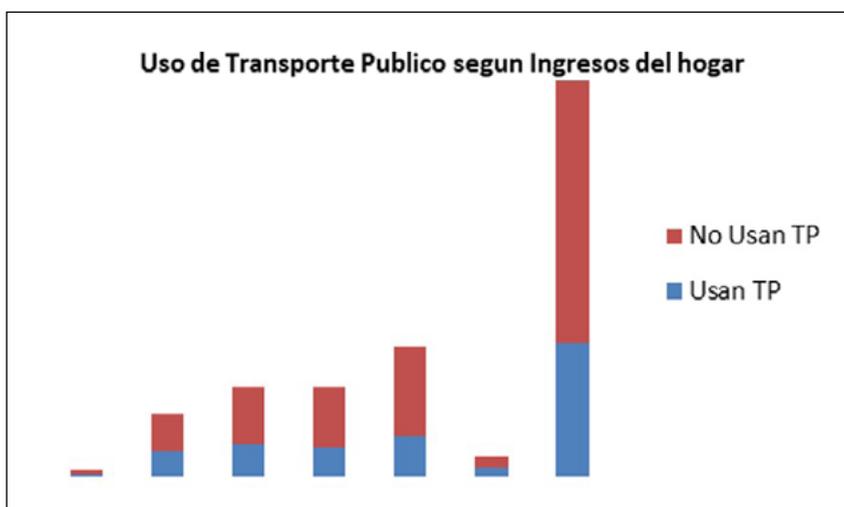
En cuanto a la duración del viaje en transporte público, predominan los viajes de entre 16 a 30 minutos seguidos por los de 31 a 45 minutos. Estos umbrales de tiempo, generalmente están asociados a los viajes con dirección periferia-centro y viceversa (Figura 6).



**Figura 6. Duración del viaje.**

Fuente: Elaboración propia.

Se asume que una disminución en el tiempo de espera y de viaje por parte del servicio, aumentaría las probabilidades de mayor uso del servicio por parte de la población. Uno de los factores de mayor incidencia en las decisiones por parte de la población acerca del uso potencial del transporte público, está asociado a los costos (\$) y, por ende, a los niveles de ingreso que pueden convertirse en un indicador indirecto de esta situación.



*Figura 7. Uso de transporte público según ingresos del hogar.*

Fuente: Elaboración propia.

La Figura 7, alude a la relación uso de Transporte Público según ingresos del hogar, donde se advierte claramente una tendencia según la cual los hogares de menores ingresos no utilizan transporte público. Es decir, existe una directa relación entre el costo del transporte público y su utilización, y éste es mayor solamente en los hogares con ingresos más altos.

Las características resultantes que destacamos como prioritarias, revelan que la población que utiliza mayormente el transporte público, está conformada por:

- Mujeres amas de casa en edades medias (31 a 60 años) que se trasladan al centro de la ciudad por motivos varios.
- Estudiantes que se trasladan al centro con una frecuencia de 5 veces por semana.

Mientras que el uso de la motocicleta se identifica con:

- Hombres trabajadores por su cuenta en edades medias (19 a 60 años), que se trasladan principalmente a otro barrio con una frecuencia de 5 o más veces por semana.

En términos generales, la población del área muestra que se moviliza en motocicleta responde a ciertas características generales:

- Hombres: en edades de entre 31 a 60 años, seguidos por edades de entre 19 a 30 años.
- Trabajadores por su cuenta y Estudiantes.
- Viajes principalmente a otro barrio seguido por viajes al centro.
- Población con primario incompleto, seguido de secundario incompleto.
- En hogares con ingresos de más de 7000 pesos seguidos por ingresos medios de entre 5000 y 7000 pesos.

## Consideraciones finales

A modo de conclusión y luego de analizar los principales resultados obtenidos a través de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria realizada, resulta oportuno sintetizar algunos aspectos clave.

### ***Necesidad de un nuevo planteamiento conceptual a partir de la periferia de ciudades Intermedias***

En relación con esta distinción teórica, resulta importante destacar que el foco en los espacios de la periferia no implica la reproducción de aquellas visiones que contraponen centro-periferia de la ciudad, sino que apunta al análisis de los vínculos existentes en la construcción y reproducción relativos al lugar desde la perspectiva de la movilidad cotidiana de la población. Estudiar la movilidad por su parte, trasciende el análisis de sistemas y redes de transporte, forma y modelos urbanos. Aunque necesariamente se asocia a cada uno de estos conceptos, se considera necesario concentrar el interés en la movilidad de las personas.

El hecho de trasladarse al lugar elegido se traduce en las condiciones del viaje entre las cuales se puede mencionar el disponer de vehículo y su coste (dinero) para llegar al o los sitios de destino, conforme un tiempo y un espacio de desplazamiento determinado. Emprender y concretar el viaje dependerá de una serie de condicionantes donde subyacen igualdad o desigualdad de oportunidades que se reflejan en la manifestación de la movilidad cotidiana objeto análisis.

Frente a ello, la necesidad de construir lineamientos prioritarios factibles de ser implementados en un determinado contexto social debería ser lo esperado.

### ***Origen-destino de los viajes (periferia/periferia)***

En términos generales puede observarse parámetros claros y reiterados en los viajes realizados, los cuales se ajustan al área de la muestra, es decir la periferia. La duración de los mismos responde al factor distancia, pero también al modo predominante del transporte utilizado, por ejemplo: uso de motocicleta, así como también el destino (centro y otros barrios). Sin dudas, considerar al viaje como unidad de análisis nos permite evaluar patrones espaciales reiterados y afectados por condiciones socio-económicas propias del área muestra. Estos patrones a su vez, se ven reflejados a través de perfiles de movilidad identificados en base al cruce de resultados.

### ***Relación ingresos-modos de transporte (reflexionar sobre ingresos/costos y usos de TP/tenencia motocicleta/oferta de TP)***

En cuanto a las características de los viajes que no se realizan en transporte público, podemos observar que tienen como destino principal otros barrios; dentro del barrio; y en tercer lugar, el centro de la ciudad. Siendo este un claro patrón de movilidad sostenido por modos privados de transporte, entre los cuales predomina la motocicleta; seguida por la movilidad peatonal, la que fuera explicada por los destinos predominantes que también se hallan dentro del mismo barrio.

En términos de ingreso, predominan hogares que perciben entre el 2do intervalo de ingresos más bajos. Situación que se detecta como alarmante si consideramos que alrededor del 50% de los gastos totales del hogar corresponden a gastos de movilidad. Los gastos que demandan la movilidad cotidiana resultan significativos dentro de la planificación familiar. De allí la importancia de contar con medios públicos accesibles (espacial y económicamente) que aseguren el derecho a movilizarse de la población. Si observamos los resultados, se advierte claramente la tendencia según la cual los menores ingresos no utilizan transporte público. Es decir, existiría una directa relación entre el costo del transporte público y su utilización, y éste es mayor solamente en los hogares con ingresos más altos.

### ***Accesibilidad de acceso a la motocicleta (mercado de ciudad intermedias, NEA) / Falta de conectividad del TP entre barrios***

Como puede advertirse, el vehículo predominante en los hogares de la muestra es la motocicleta, seguido de bicicletas y luego el automóvil. Estos resultados

condicen con la hipótesis previa en la cual uno de los patrones de movilidad predominantes en los viajes periferia centro son realizados en moto. Situación que refleja no solo escenarios de vulnerabilidad de sus usuarios en términos de seguridad vial sino también la falta de ofertas de transporte alternativos y más seguros como el transporte público. Este patrón de viaje fuertemente condicionado por los costos de movilidad, vuelve a la motocicleta el medio de transporte más económico y esta condición no es menor si se tienen en cuenta los niveles de ingreso de la población del área muestra.

En tanto, aquellos que utilizan el servicio de transporte público de manera cotidiana no revelan condiciones óptimas de movilidad: por un lado, en relación a las cuadras caminadas a las paradas y su estrecha vinculación con la accesibilidad al servicio, la cual puede establecerse como ineficiente. Por el otro, el estado de las paradas y su equipamiento básico (resguardo, señalización, etc), la duración de la espera en la parada y durante el viaje, etc. Se asume que una disminución en el tiempo de espera y de viaje por parte del servicio, aumentaría las oportunidades de uso del servicio por parte de la población.

El análisis de los resultados en el área de estudio da cuenta de desequilibrios territoriales en torno a la relación espacio-tiempo y confirma la necesidad de inclusión del componente temporal en los estudios de movilidad y específicamente, los referentes al transporte público.

Frente a lo expuesto, puede afirmarse que en el sur de la ciudad de Resistencia, las características socio-económicas acentúan las disparidades y potencian contextos de segregación espacial. En consonancia con estas características, las políticas de planificación urbana deberían atender este tipo de estudio, a los efectos de orientar decisiones tendientes a la reducción de desequilibrios territoriales, incluyendo los costos asociados al transporte como una variable significativa al momento de planificar la oferta de transporte público.

## Referencias bibliográficas

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, (15)2, 73-80.
- Cardozo, O., Gómez, E. y Parras M. (2009). Teoría de Grafos y Sistemas de Información Geográfica aplicados al Transporte Público de Pasajeros en Resistencia (Argentina). *Revista Transporte y Territorio*, (1), 89-111.
- Cardozo, O.; Da Silva, C. y Gómez, E. (2015). Modelos para la estimación de la demanda en transporte público. En Buzai, G.D.; Cacace, G.; Humacata, L.; Lanzelotti, S. (comp.) *Teoría y métodos de la Geografía Cuantitativa* (pp. 89-111). Mercedes: MCA Libros.

- Federal Highway Administration (FHWA) (1994). *Glossary of Transportation Terms*. Disponible en: <https://www.fhwa.dot.gov/ipd/glossary/>
- Gómez, E (2018). Elaboración de atlas digitales como herramientas del desarrollo territorial. *Contexto*, (1), 31-38.
- Gómez, E. (2017). Evaluación de la oferta del servicio de transporte público utilizando análisis espacial en la ciudad de Corrientes, Argentina. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*, La Paz, Bolivia. Disponible en: <http://www.geografia.umsa.bo/documents/437373746/0/XVI+EGAL>
- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *Actas del XV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*, Buenos Aires, Argentina.
- Parras, A. y Gómez, E. (2015). Tiempo de viaje en Transporte Público. Aproximación conceptual y metodológica para su medición en la ciudad de Resistencia. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 66-79.
- Parras, M. (2014). *Accesibilidad espacio-temporal al transporte público de pasajeros en la ciudad de Resistencia (Chaco, Argentina). Abordaje desde la geografía aplicada basado en el uso de Sistemas de Información Geográfica*. Tesis de Maestría en Teledetección y Sistemas de Información Geográfica. Facultad de Agronomía — UNICEN. Azul, Buenos Aires.
- Rey, C y Cardozo O. (2007). La vulnerabilidad en la movilidad urbana. Aportes teóricos y metodológicos. En Foschiatti, A. M. (Comp.) *Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global* (pp. 397-425). Corrientes: EUDENE
- Rey, C. (2007). Entre la norma escrita y la realidad observada. En Geldstein, R. y Rodolfo Bertonecello, R (Comp.) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina* (pp. 67-76). Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación.
- Rey, C. (2007). Vulnerabilidad social y organizacional. El riesgo del tránsito urbano desde la percepción de los jóvenes de Resistencia. En Foschiatti, A. M. (Comp.) *Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global* (pp. 293-332). Corrientes: EUDENE
- Rey, C. (2012). La movilidad territorial desde la perspectiva de los jóvenes. Resistencia, Chaco, Argentina. En Foschiatti, A. M. (Comp.) *Los escenarios de organización. Escenarios vulnerables del Nordeste Argentino*. Chaco: Universidad Nacional del Nordeste.
- Rey, C. (2021). Modos de ocupación del hábitat bajo la lógica de la necesidad. Su configuración territorial en la ciudad de Resistencia. En Mejía Salazar, M; Jiménez Riofrío, S. y Van Sluys, C. (Eds.) *Ciudades y territorios. Actas del XVII encuentro de geógrafos de América Latina* (pp. 183-241). Quito: Centro de Publicaciones PUCE.

- Rey, C. E., y Parras, M. A. (2012). Procedencia de la información en estudios de movilidad de la población a través de experiencias con aplicación de metodología cuantitativa y cualitativa. Resistencia, Chaco. *Revista Transporte Y Territorio*, (7), 100-118.
- Rey, C. y Parra, M. (2016). Movilidad en áreas prioritarias de Resistencia, vinculadas al transporte público de pasajeros. *Programa Transporte y Territorio*. Subsecretaría de Gestión y Coordinación de la Secretaría Políticas Universitarias (SPU). Recuperado de: [https://hum.unne.edu.ar/investigacion/geografia/igunne/proyectos\\_pdf/rey\\_parras.pdf](https://hum.unne.edu.ar/investigacion/geografia/igunne/proyectos_pdf/rey_parras.pdf)
- Rey, C. y Taborda, M. (2022). Actuales configuraciones de los bordes del ejido de Resistencia. Primera aproximación. *Revista Párrafos Geográficos*. (en prensa).
- Rey, C. E. (2007). Ciclistas adolescentes y jóvenes en la ciudad de Resistencia. En Geldstein, R. y Rodolfo Bertoncetto, R (Comp.) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina* (pp. 137-150). Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación.
- Zulaica, L, y Ferraro, R. (2010). Crecimiento urbano y transformaciones territoriales en el sector sur del periurbano marplatense. *Huellas*, (14), 53-77

## **PARTE III**

---

### **Otros enfoques para pensar las políticas de movilidad**

---



**LA MOVILIDAD DE LAS POLÍTICAS DE RENOVACIÓN  
URBANA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES  
ACTORES, ARREGLOS E INVERSIONES  
EN LA PRODUCCIÓN DE NUEVOS ESPACIOS DEL TERCIARIO**

María Eugenia Goicoechea  
CONICET (IESCODE-UNIVERSIDAD NACIONAL DE JOSÉ C. PAZ)  
megoicoechea@yahoo.com.ar

Soledad Arqueros Mejica  
CONICET (IGG-FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES)  
soledad.arqueros@gmail.com

Gabriela Reta  
CONICET (ICO-UNIVERSIDAD NACIONAL DE GENERAL SARMIENTO)  
cgabrielareta@gmail.com

Micaela Alcalde  
UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA (UTDT)  
micaela.alcalde@fadu.uba.ar

Jonathan Grauberger  
FSOC-UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
jonathangrauberger@gmail.com

## **Introducción**

En las últimas décadas el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) comenzó a ser objeto de diversas intervenciones tendientes a la renovación urbana en zonas con cierto nivel de degradación u obsolescencia funcional, que con

características e intensidad variada, vienen produciendo nuevas configuraciones urbanas. Responden a estrategias promovidas mayormente por el sector público que enfatizan en la dimensión económica como motor para avanzar en un proceso de transformación de la ciudad consolidada, interpelando discursos y modelos hegemónicos de la geografía económica (como los clústeres o distritos) aplicados al sector terciario. En cada caso se forma un arreglo político-institucional particular, moldeado en consonancia con el entramado de actores, intereses y condiciones geográficas particulares; pero que más allá de sus diferencias y matices, constituye una expresión variopinta de las formas que asume la gobernanza neoliberal.

Por un lado, observamos que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) el gobierno local impulsa desde el año 2008 la creación de “distritos económicos” como forma de promover la renovación urbana. Inicialmente la mayoría se localizaba en el sur porteño, haciendo eco de los diagnósticos que enfatizan en el deterioro urbano y la obsolescencia funcional del área, y justificando así la promoción de nuevas actividades económicas que resulten compatibles con los usos residenciales. Reconocemos aquí cierta similitud (y hasta profundización) con respecto a las operatorias de renovación urbana precedentes, tanto de las intervenciones sobre el espacio público, el embellecimiento y rehabilitación del sudeste de la ciudad (Herzer, 2008); como de los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) que transformaron las zonas de Abasto (Kozak, 2011; Socoloff, 2015; Carman, 2006), Puerto Madero (Cuenya y Corral, 2011) y la Comuna 8 (Arqueros Mejica, 2017). Más allá de los efectos e impactos comunes sobre el territorio, el modelo de gestión urbana que sostiene a los distritos asume rasgos innovadores y amerita ser estudiado con mayor profundidad.

Por otro lado, el “éxito” de la política de distritos porteña (en especial la del Distrito Tecnológico), fundamentado en la dinamización del mercado inmobiliario y la construcción y en la revitalización comercial (Goicoechea, 2016; González, 2019; Lerena, 2020; Alcalde, 2020), despertó interés entre los municipios del conurbano bonaerense que, con variantes, también se orientaron a la promoción urbana y económica de sus áreas centrales, configurando nuevos arreglos geográficos. En este contexto identificamos, al Distrito Tigre Sur, creado en 2014, como el primero en implementarse siguiendo algunos de los criterios de fomento a las actividades económicas que establecen los distritos porteños. También identificamos otros casos, como los corredores gastronómicos localizados en el “Paseo Dorrego” (Monte Grande, partido de Esteban Echeverría) y en Av. Palaá (partido de Avellaneda), que presentan una trayectoria previa de agrupamiento de estas actividades y en donde el municipio intervino en algún momento del proceso con miras al fortalecimiento comercial. Estas experiencias también suponen un punto de encuentro con las reconfiguraciones de las subcentralidades tradicionales de comienzos del milenio (Ciccolella, Vecslir y Baer,

2015; Vecslir y Elimbaun, 2016; Vecslir et al. 2017; Romano, 2019), pero incorporan elementos novedosos que requieren ser estudiados, como la especial atención a las estrategias de fomento económico y el rol que asume el gobierno local en su articulación con la inversión privada.

Con este planteo inicial, recorriendo las políticas e iniciativas de renovación urbana recientes, advertimos que en todas ellas persiste un elemento común, dado por el énfasis en la dimensión económica del desarrollo urbano con base en el sector terciario, interpelando discursos propios de la geografía económica como los de clústeres o distritos. Es por ello que avanzamos en reconocer en este proceso de transformación socio-territorial la configuración de nuevas figuras urbanas, que denominamos “Espacios del terciario”<sup>1</sup>.

Desde el punto de vista de la política urbana, reconocemos que se trata de iniciativas, en su mayoría, movilizadas por las gestiones locales, habitualmente en el marco de la concertación de intereses público-privados, que reproducen (y adaptan) algunas experiencias foráneas consideradas “exitosas” a nivel internacional (Vecslir, 2020; González Redondo, 2019; Jajamovich, 2013 y 2012; Novick, 2009). Asimismo, los casos de estudio presentados ponen de manifiesto que estas adaptaciones locales circulan internamente; y se vuelven un modelo de gestión extensible a la CABA (González, 2019), que comienzan incluso a observarse en el conurbano bonaerense. Sin embargo, las decisiones gubernamentales movilizan a una diversidad de actores estatales y no estatales, que tienen intereses, motivaciones y lógicas de intervención específicas que modulan el proceso social de la política.

Tomando en consideración estos planteos, el presente artículo propone un análisis desde el enfoque de la movilidad de las políticas públicas (Peck y Theodore, 2010; McCann y Ward, 2008), para atender al diseño e implementación de estas nuevas configuraciones geográficas que tienen lugar en el AMBA. Dentro de este enfoque, se recurre en menor medida a las aproximaciones teóricas sobre la circulación de ideas y discursos que fundamentan la creación de estas políticas (González, 2019); para centrar la atención en las formas y procesos que construyen esas territorialidades y en cómo se configuran esos arreglos

---

<sup>1</sup> Atento a las características específicas que asumen en el contexto local, proponemos tomar distancia de la bibliografía que inscribe a estos dispositivos entre los “artefactos de la globalización”, que producen cambios en la estructura urbana metropolitana acompañando las transformaciones económicas y sociales asociadas al capitalismo global (Vecslir y Ciccolella, 2011; Marquez López y Pradilla Cobos, 2015). Aun con variaciones, nuestros casos de estudio evidencian iniciativas derivadas de decisiones de inversión de sectores medios con capital relativo, donde el gobierno local participa acompañando o motorizando las transformaciones. Son refugio para los inversores de menor envergadura y representan estrategias posibles para la generación de trabajo –de baja sofisticación–. Responden más a una lógica adaptativa en el marco de la acumulación capitalista, que a inversiones inmobiliarias impulsadas por los sectores más concentrados en la búsqueda de una ciudad corporativa.

político-institucionales. Partimos de reconocer que la estructura espacial tiene cierta “autonomía relativa” de las dinámicas sociales y económicas, que da lugar a rigideces e inercias que pueden limitar los procesos de cambio (Harvey, 1989; Cuervo, 2000). Frente a ello, proponemos centrar la atención en los diferentes modelos de gestión del territorio que, si bien dan lugar a una nueva figura urbana —que reconocemos asociada al fomento del sector terciario y en consonancia con los lineamientos de la gobernanza neoliberal—, dan cuenta de una manera particular y específica de construcción política del territorio.

El diseño metodológico de la investigación es cualitativo, basado en el análisis comparado de casos, reconociendo particularmente al Distrito Tecnológico (DT) como el más emblemático de la política porteña y al Distrito Tigre Sur (DTS), el primero en el Conurbano Bonaerense. Para cada operatoria se sistematizaron y analizaron los documentos oficiales, normativas e información periodística que permitiera identificar el entramado de actores intervinientes. Además se llevaron adelante entrevistas a informantes clave, principalmente funcionarios y referentes de la política, entre otros actores económicos y sociales que se despliegan en los territorios. Las entrevistas en el DT corresponden al trabajo de tesis doctoral realizado por una de las autoras del presente artículo (Goicoechea, 2016); mientras que los trabajos de relevamiento de fuentes para el DTS responden a un desarrollo colectivo, en el marco de diversos proyectos de investigación financiados, sobre renovación urbana y transformaciones territoriales en el AMBA, a partir del cual se establecen interrogantes y ejes de indagación que guían el análisis comparado de casos<sup>2</sup>.

## Gobernanza neoliberal en perspectiva comparada

La gobernanza neoliberal alude a un concepto de uso extendido y generalizado que describe a la política urbana en un contexto neoliberal, cuyo rasgo característico radica en la progresiva tendencia hacia la mercantilización de la ciudad y la desregulación de los bienes urbanos. Bajo esta línea de investigación pueden reconocerse las tesis sobre el debilitamiento del Estado Nacional o el reescalamiento de la política bajo lógicas locales (Brenner, 2003); que por su parte refuerzan las presiones sobre el suelo urbano para la generación de recursos públicos. También se destacan los trabajos que advierten sobre un nuevo paradigma de gestión que recupera lógicas de la organización privada

---

<sup>2</sup> Nos referimos a los Proyectos PIT-CONUSUR “Reconfiguración de las áreas centrales en la pospandemia. Nuevos espacios del terciario en el Gran Buenos Aires”; PICT 2021-0664 “Transformaciones urbanas en contextos de renovación: Distritos Económicos en la Buenos Aires Metropolitana”; y UNDAVCyT 2021 “Espacios del terciario. Iniciativas de renovación urbana en centralidades tradicionales del Gran Buenos Aires”.

para planificar, estratégicamente, áreas específicas del territorio (Vainer, 2000; Fernandez Güell, 2007). Centrados en la dimensión política de la gestión existen, además, diferentes enfoques que avanzan en identificar a los actores, intereses y sectores; advirtiendo que el poder para gobernar la ciudad incluye una coalición amplia de fuerzas movilizadas que exceden la estatalidad (De Mattos, 2004). Arqueros Mejica (2017) ha avanzado en este sentido, reconociendo las perspectivas de sobre la ciudad como máquina de crecimiento (Logan y Molotch, 2015[1984]), los regímenes urbanos (Stone, 2001), y el empresarialismo urbano (Harvey, 2007); en tanto tienen en común su aporte al análisis de los modos de intercambio, coordinación y organización entre organizaciones estatales, privadas y de la sociedad civil y su incidencia en el desarrollo urbano.

Sin embargo, estos enfoques generales, si bien iluminaron sobre los procesos políticos en torno a las dinámicas de progresiva mercantilización de los bienes urbanos; ameritan ser complementados con abordajes que permitan una interpretación adaptada a los casos concretos, donde estas nuevas figuras urbanas — que reconocemos bajo la denominación de espacios del terciario—, tienen lugar. Con este artículo planteamos, entonces, no tomar la cuestión de la gobernanza urbana como algo dado, sino avanzar en un análisis comparado orientado a conocer cómo esta tendencia de la gestión neoliberal se resuelve en el territorio, cómo se gestiona en cada arreglo geográfico particular, y qué efectos tiene sobre la ciudad. Recuperamos para ello las reflexiones en torno a la cuestión de la estructura y la agencia en la política urbana (Arqueros Mejica, 2017), a partir de la cual reconocemos tanto el peso de las dinámicas macroestructurales y microsociales que orientan la política del desarrollo urbano; y podemos sumar las propias trayectorias del territorio (Cuervo, 2000), rugosidades (Santos, 1996) y resonancias geográficas (Sabatini y Arenas, 2000), que fijan las condiciones de posibilidad para la transformación.

Nos proponemos, con esto, un estudio comparado de los procesos urbanos que configuran estos nuevos espacios del terciario. Enfatizaremos en los arreglos político-institucionales que resultan en cada caso, atendiendo, principalmente a los modelos de gestión en relación a la inversión privada; cómo se organiza la toma de decisión (el diseño mismo de la operatoria) y cómo se gestionan los efectos sobre el territorio.

En Buenos Aires, fueron los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) las operatorias que dominaron la gobernanza urbana orientada a la renovación urbana durante la década de 1990 y 2000. Tal como sostuvo Cuenya (2011), en consonancia con las experiencias mundiales, los GPU proponen la transformación funcional y física de áreas estratégicas, para adaptarlas a los nuevos requerimientos de acumulación y consumo que plantea el capitalismo en su fase actual. Hay en esta sustitución de tejido un encadenamiento de operaciones que incluyen el fraccionamiento de tierras públicas, comercialización, desarrollo inmobiliario

y venta; que terminan conformando una operatoria orientada a la generación de ganancias y captación de rentas y, cuyo montaje exige una articulación entre actuaciones inmobiliarias, actuaciones urbanísticas y desarrollo constructivo a cargo del sector público y los agentes privados (Cuenya y Corral, 2011: 29).

El caso icónico de estas operatorias en la CABA fue la creación de Puerto Madero a fines de los ochenta, con la particularidad de que en esa articulación público-privada, fue el Estado (nacional en articulación con el por entonces gobierno municipal de Buenos Aires) quien lideró y motorizó la renovación urbana. Por un lado, reguló la participación de las inversiones privadas, creando para ello una nueva figura institucional: una empresa urbanizadora estatal, la "Corporación antiguo Puerto Madero, S. A.". Por el otro, contempló, dentro del diseño mismo del proyecto, las instancias de valorización del suelo y se propuso como actor principal. Actuando simultáneamente como propietario del suelo y como promotor inmobiliario, desplegó una estrategia de venta controlada del suelo, promoviendo y autorizando cambios de usos, y financiando parcialmente la operación mediante la construcción de infraestructura y servicios básicos (Cuenya y Corral, 2011).

Tiempo después, en 1993 identificamos la operatoria de construcción del Shopping Abasto, como otro de los GPU que marcaron una huella en la renovación del tejido de la CABA (Socoloff, 2015; Kozack, 2011). Ésta es resultado de una estrategia empresarial de valorización financiera impulsada por un importante grupo económico, la empresa IRSA S.A., principal desarrolladora de Argentina. Fue en este caso el sector privado quien motorizó la compra de terrenos judicializados pertenecientes al Hogar Obrero, por lo cual IRSA S.A. desplegó una estrategia de negocio que le permitió transformar a los acreedores del Hogar Obrero en accionistas del futuro centro comercial, y así, reducir el capital inicial invertido (Socoloff, 2015:12-13). En este proyecto urbano, el sector público asumió el rol de facilitador del negocio privado, desde el poder judicial se avaló y acompañó la compra de deuda y se impulsaron algunos desalojos judiciales. El gobierno local por su parte contribuyó a la valorización simbólica del sector, impulsando desalojos de oficio "ejemplificadores", entre otras intervenciones de recualificación (Carman, 2006). Podemos señalar con esto que las instancias de concertación y articulación público-privadas estuvieron exentas de la creación de una figura institucional.

Asimismo, dentro de este derrotero de grandes proyectos urbanos podemos reconocer algunas experiencias en la Comuna 8, que por su parte ha sido históricamente el laboratorio urbano de la CABA para las operatorias de intervención a gran escala (desde las políticas habitacionales y los grandes equipamientos deportivos y de salud, hasta las iniciativas de promoción productiva). Arqueros Mejica (2020) relata la experiencia del Polo Farmacéutico, un proyecto urbano iniciado en 2004 que quedó inconcluso dado que al momento, solo uno de los

once laboratorios construyó y se radicó en el sector. La propuesta surgió de la cámara empresarial de laboratorios farmacéuticos nacionales COOPERALA y luego fue tomada por la Corporación Buenos Aires Sur, el partenariado público-privado formado en el año 2000 para el desarrollo urbano en zona sur. También recibió fuerte apoyo del Ejecutivo local y de organismos nacionales, interesados en la promoción de la industria farmacéutica. Sin embargo, tal como sostiene la autora, las resistencias territoriales, los cambios en la coyuntura política y las variaciones producidas en el interior de las burocracias estatales afectaron los tiempos de ejecución del proyecto.

Más recientemente, la construcción del Centro de Transferencia de Cargas (CTC) también en Comuna 8, ilustra otra de las operatorias donde la coalición público-privada resultó fundamental (Goicoechea, 2020). Entendido en el marco de las políticas de ordenamiento logístico de la ciudad y de renovación urbana del sur, el CTC fue una iniciativa para concentrar a las empresas transportistas en un predio común, estratégicamente localizado en cercanías a las principales vías de comunicación con el puerto y conectado al Área Metropolitana de Buenos Aires. La operatoria se llevó adelante bajo un régimen de iniciativa privada, a partir del cual el sector privado puede proponer un proyecto de interés público (de obra, concesión, o servicios públicos) a realizar en predios de dominio de la Ciudad de Buenos Aires. Bajo este mecanismo se constituyó la empresa “Centro de Transferencias de Carga Administradora S.A.”, integrada por empresarios de peso dentro del sector logístico organizado (quienes parcialmente compraron los módulos de carga y descarga) y se otorgó la concesión por 30 años de 37,5 hectáreas pertenecientes al Parque Roca, a la Federación de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas (FADEEAC). Nuevamente, al igual que en la experiencia del Mercado de Abasto, fue la estrategia de un actor privado de peso (una Federación o un gran grupo económico) que generó acuerdos y organizó a los inversores de menor peso, facilitados por el accionar del sector público.

Seguidamente, en esta revisión comparada de las diversas formas políticas que acompañaron a las transformaciones territoriales, observamos que en el conurbano bonaerense, por su parte, las grandes operatorias se orientaron más hacia la expansión suburbana privada —mediante el desarrollo de urbanizaciones cerradas (Vidal-Koppmann, 2014) y nuevas centralidades (Vecslir, 2007) — que a la renovación urbana en la ciudad consolidada. Esta última se dio principalmente por la lógica atomizada del mercado inmobiliario, que mediante dinámicas de verticalización y reemplazo del uso residencial por comercial contribuyó a la sustitución de tejido en las centralidades tradicionales (Vecslir y Ciccolella, 2011; Romano, 2019; Fernández, 2020; Kozak y Vecslir, 2013; Galgano, 2021)

Finalmente, con este somero repaso advertimos sobre una serie de transformaciones socio-territoriales que tienen lugar en diversos sectores de la ciudad consolidada. Observamos que las políticas y operatorias de renovación urbana

mutan durante su viaje y adquieren diversas formas en cada contexto local (Peck y Theodore, 2010), en tanto podemos identificar una proliferación de herramientas e intervenciones diversas y adaptadas, que favorecen distintos procesos y dinámicas en cada territorio. Dentro de este abanico de posibles formas de articulación público-privada, nos interesa conocer la dimensión política tras la producción de las nuevas figuras urbanas asociadas a los distritos, que no solo definen la política de renovación urbana de la CABA, sino que también comienzan a circular como modelo de desarrollo en las áreas centrales del Conurbano.

## **Intervenciones en los casos de estudio y su contexto urbano**

### ***Distritos porteños***

La política de Distritos Económicos se inicia en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el año 2008, particularmente en las zonas identificadas como degradadas, menos consolidadas u obsoletas en términos funcionales. Supuso la articulación de iniciativas de renovación urbana y desarrollo económico de las actividades terciarias compatibles con los usos residenciales. Inicialmente se concentraron en la zona sur, replicándose en el resto de la ciudad en los últimos años. A pesar de presentarse como una política integral y planificada, los distritos económicos son el resultado de un proceso gradual y artesanal de circulación local de un modelo ajustado a las facultades y posibilidades del gobierno local (Gonzalez Redondo, 2019).

El Distrito Tecnológico fue el primero en crearse, en el año 2008 en un polígono que abarca gran parte del barrio de Parque Patricios, un sector de Nueva Pompeya y unas pocas manzanas de Boedo. Allí se promueve la radicación de empresas vinculadas a las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) y desde su creación a la fecha es el que observa mayor dinamismo en cuanto a las transformaciones socio-territoriales. El distrito de las Artes se originó en 2012 e incentiva el emplazamiento de emprendimientos ligados a las artes visuales y escénicas, la literatura y la música en un área que comprende al barrio de La Boca y el sector sur de San Telmo. El del Diseño, por su parte, se creó en 2013 en el barrio de Barracas, promocionando la radicación de firmas dedicadas al diseño (industrial, textil, gráfico, multimedial, publicitario, de calzado e indumentaria, de muebles, entre otros) y tomando como referencia la actividad en torno al Centro Metropolitano del Diseño. El Distrito del Deporte se creó en 2014 en el marco de los preparativos para la realización de los Juegos Olímpicos de la Juventud 2018 y fomenta las actividades ligadas a dicha industria. En los últimos años la política de distritos avanzó sobre zonas tradicionalmente consolidadas, como el Distrito Joven, sobre costanera norte, en 2020; el distrito del vino, en 2021 en Devoto, en diálogo con las iniciativas del urbanismo táctico de

pospandemia; y recientemente, la iniciativa de creación del distrito de la moda, a fines de 2022 en el barrio de Recoleta (Figura 1). En cada uno de ellos se promueve, mediante beneficios impositivos y fiscales, la radicación de empresas e instituciones de un mismo sector económico, procurando una nueva forma de ordenamiento territorial que tematiza la ciudad —y organiza las inversiones— exaltando ciertos rasgos o características productivas (siendo éstas inherentes o no al área en cuestión): artes, TICS, diseño, entre otras. En paralelo, se realizan inversiones públicas con el fin de mejorar el entorno construido, la infraestructura urbana y/o la accesibilidad.

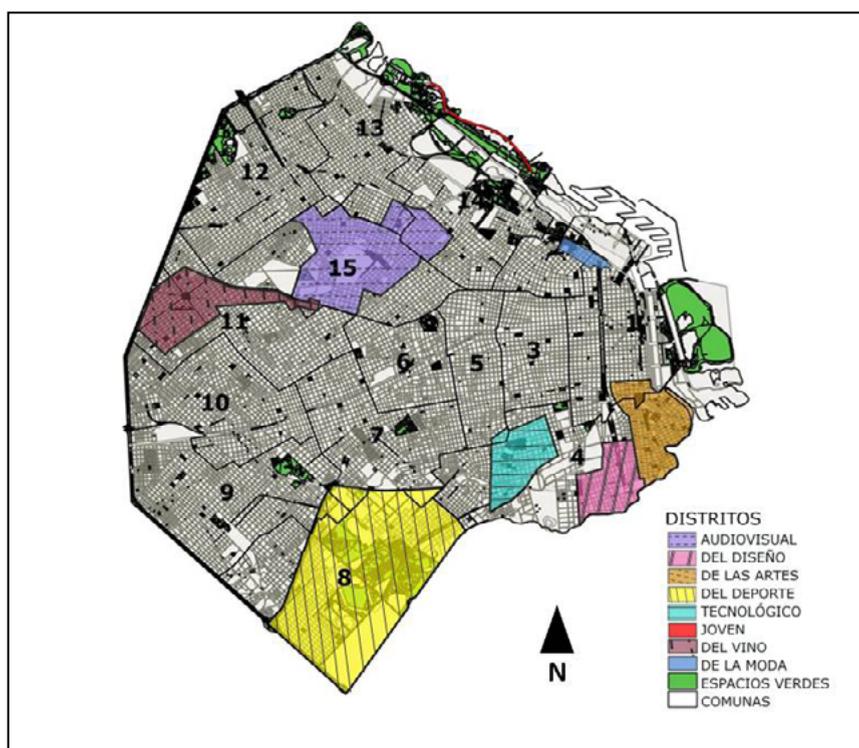


Figura 1. Distritos económicos. CABA, 2022.

Fuente. Elaboración propia

Las acciones estatales en cada distrito se diferencian en torno a la distribución de los beneficios y recursos públicos (incentivos), las inversiones realizadas en cada caso y el tipo y escala de los actores que convocan, aspectos que tienden a condicionar las transformaciones que se producen en el territorio (Arqueros Mejica y González Redondo, 2017). Así, por ejemplo, los barrios de la Comuna 4 se caracterizan por un tejido que sigue la estructura de damero tradicional de

la ciudad, en donde conviven usos residenciales, comerciales e industriales; mientras que en Comuna 8 la trama de manzanas se encuentra atravesada por fuertes barreras urbanas, espacios verdes de escala metropolitana, manzanas irregulares y grandes terrenos fiscales. Estas particularidades incidieron en las modalidades de intervención del capital privado, pero también en la acción del Estado, que en la Comuna 4 priorizó una estrategia de acupuntura urbana (Goicoechea, 2016), mientras que en la Comuna 8 impulsó el desarrollo de grandes proyectos urbanos (Arqueros Mejica, 2017).

### ***Distrito Tigre Sur***

Por su parte, el Distrito Tigre Sur, se crea en diciembre de 2014 a partir de la ordenanza N° 3467/14, aprobado por el Honorable Concejo Deliberante del Municipio de Tigre y reglamentado en 2018 a partir del Decreto 1114. Es presentado en el marco de un Programa de Renovación Urbana, que toma en consideración la coexistencia de edificaciones arquitectónicas con valor patrimonial relativo y equipamientos industriales en desuso. Refiere a un polígono dentro del casco histórico, cercano al área central, al Puerto de Frutos y con algunos corredores comerciales en las principales avenidas; pero que también observa zonas degradadas, grandes lotes desocupados y vinculación con algunos enclaves de pobreza (como Villa Garrote y el asentamiento Nueva Esperanza). A su vez, linda con desarrollos inmobiliarios y náuticos de envergadura, como Venice y Albardon. El polígono se encuentra delimitado por las calles Almirante Brown, vías del FFCC Mitre, Marabotto (incluyendo las parcelas frentistas a esta arteria), Av. Italia, Brandsen, las vías del Tren de la Costa hasta la calle Almirante Brown (Figura 2).

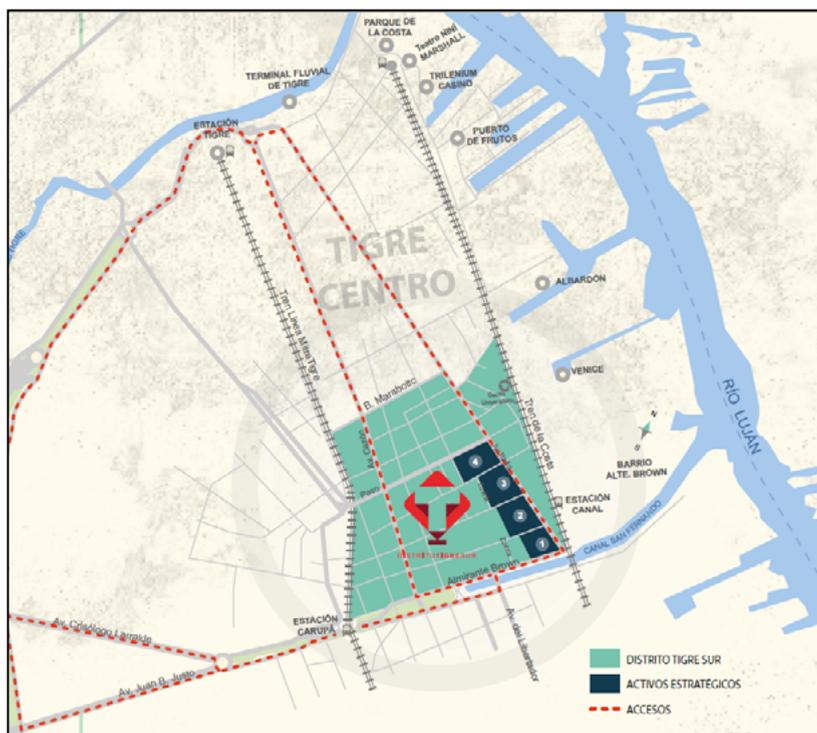


Figura 2. Distrito Tigre Sur. Tigre continental, 2014.

Fuente. Nuevo Urbanismo S.A.

En la normativa se exponen objetivos generales del Programa de Renovación y se definen cuatro subprogramas que operacionalizan dichos objetivos: de Ordenación Urbanística, de Promoción económica de Nuevas Actividades, de mejoras habitacionales de los actuales residentes y de Promoción de la Identidad y el posicionamiento del Distrito. Una lectura general del documento permite identificar lineamientos transversales a la planificación y a la programación de la intervención, sobre los cuales cabe establecer algunos señalamientos:

Por un lado, el DTS propone intervenciones orientadas a fortalecer el rol del sector dentro del partido (en diálogo con la centralidad tradicional) y en su inserción metropolitana. Busca “posicionar al Distrito como referente de la creación artística, el diseño y la producción científico-tecnológica en el ámbito de la región metropolitana, fortaleciendo la centralidad turística, recreativa, productiva y residencial de Tigre en el concierto metropolitano”. Sigue el modelo de gestión de los distritos porteños, identificando un polígono de intervención

y un perfil económico a estimular y definiendo actividades promovidas a tal fin. A cambio, establece una serie de beneficios económicos y fiscales, plantea la necesidad de elegir un órgano de aplicación del orden estatal y establece un Registro de Beneficiarios, como forma de administrar la asignación y control de esos beneficios.

Entre los objetivos de promoción económica que propone se destacan los de “incentivar la instalación de artistas, artesanos, bares, restaurantes, bodegas”; “promover la búsqueda de inversiones en Conocimiento, Arte e innovación” para dinamizar el sector productivo y de servicios; fomentar la creación de empleo, formando y capacitando agentes en gestión cultural. Sin embargo, los beneficiarios son en mayor medida los agentes inmobiliarios y desarrolladores de la infraestructura necesaria, antes que los hacedores de las actividades culturales y científicas en sí, tal como se enuncian: “desarrolladores de infraestructura artística, científica o tecnológica”; “quienes realicen inversiones a través de la compra o locación de inmuebles en el Distrito Tigre Sur, para el fomento de las actividades promovidas”; “quienes realicen construcciones, ampliaciones, reformas y/o refacciones en inmuebles propios o alquilados dentro del Distrito Tigre Sur que se destinen al fomento de las actividades promovidas”; “centros educativos, Universidades e Institutos Universitarios, Institutos de danza, escuelas de teatro, institutos de artes plásticas y cualquier otro centro educativo”. Del mismo modo, los incentivos económicos resultan más atractivos a quienes cuentan con cierto capital y poseen (en concepto de propiedad o alquiler) algún inmueble para el desarrollo de las actividades: tasas por servicios municipales, derechos de construcción y Contribución al Fondo Municipal de Vivienda, tasa por habilitación a comercio e Industria, tasa por verificación de Industrias, Comercio y Empresas prestadoras de servicios... son, en suma, beneficios a la infraestructura antes que a la actividad; y tampoco se encuentran claramente especificadas las actividades promovidas, más allá de las mencionadas.

Por el otro, el mayor énfasis del cuerpo normativo está dado, sin embargo, por las transformaciones urbanísticas que dispone en el área de intervención. Define, para ello, una serie de estrategias territoriales para la mejora de la conectividad del sector (“valorizar el sitio como ‘nueva puerta’ a la ciudad, desde Av. Libertador y desde el ingreso por autopista de Acceso a Tigre y la ex Ruta Provincial 197”), formular un nodo de intercambio con el transporte intermodal público ferro-automotor con alternativas de transporte fluvial y fomentar la movilidad activa y peatonal. También integra estrategias de renovación del tejido edilicio, propiciando —vía estímulos económicos y con creación de nuevas figuras urbanísticas, como los “proyectos Edilicios Especiales”— redesarrollos y englobamientos de lotes y densificación. Sobre todo, como aspecto innovador en el conurbano, propone un modelo flexible de gestión de los criterios urbanísticos dentro del DTS, habilitando la transferencia de FOT en casos específicos y con

miras a fortalecer el desarrollo de edificaciones para usos mixtos y que destinen la planta baja a espacio público de libre accesibilidad.

Dentro de estos lineamientos para la transformación física podemos ubicar al subprograma de mejora habitacional de los residentes del DTS, que propone la adecuación del tejido y el trazado urbano y la integración física de los asentamientos irregulares existentes en el área (contemplando la construcción, rehabilitación y/o relocalización de viviendas). A diferencia del resto de los subprogramas, en este no se especifican cuestiones vinculadas a su implementación, y solo consta que “el municipio de Tigre adoptará las medidas necesarias a fin de implementar estos subprogramas tendientes a mejorar el hábitat de los residentes...”. Esta omisión resulta significativa, dada la presencia dentro del polígono del asentamiento La esperanza, de reciente conformación; y lindero, la Villa Garrote, de mediados de siglo pasado.

## Reflexiones sobre el diseño de la política

La figura del “distrito” introdujo un elemento novedoso en la política urbana local, en tanto permitió incorporar objetivos de desarrollo económico a las intervenciones orientadas a la renovación urbana. En esta línea, es posible avanzar en el análisis del proyecto teniendo en cuenta estas dos dimensiones: la económico-productiva y la urbanística.

Desde la perspectiva económica, los fundamentos teóricos en torno a estos arreglos geográficos se corresponden con los vinculados a los aportes clásicos sobre economía de aglomeración y los beneficios que la organización territorial genera en los sistemas de producción (Marshall, 1890). Según estas corrientes de pensamiento, de la proximidad de las unidades económicas de un mismo sector productivo o asociado derivan una serie de ventajas, denominadas *spill overs*, que redundan en menores costos de acceso a los recursos productivos y mejoras en el acceso a la información técnica y comercial. Subyacen nuevas dinámicas que contribuyen a la mejora de la producción y a la innovación: imitación, aprendizaje indirecto, las innovaciones y cambios técnicos introducidos gracias a la producción de conocimiento colectivo o individual, y competencia que incentiva la innovación (Porter, 1998). En esta línea, la política recupera la noción del “distrito” industrial propuesta por Becattini (1978), que toma en consideración a la comunidad local, sus valores, saberes y habilidades, para pensar el rol de estos enclaves en la geografía económica italiana de la década de 1970. También se introduce la perspectiva de los clusters (Krugman, 1997; Porter, 1998), enfatizando en la articulación entre las unidades económicas y la inserción económica global.

En la Ciudad de Buenos Aires estos elementos se vieron más enfatizados que en el DTS. En el diseño del Distrito Tecnológico, el primero de los distritos, se procuró enfatizar en el capital humano de la ciudad como elemento clave en el perfil productivo. Tal como sostienen los funcionarios que promovieron la iniciativa:

Para elegir esas industrias estratégicas pensamos en que Buenos Aires, lo que tiene es Capital Humano...y básicamente es el HUB de servicios de toda la Argentina (...) Buenos Aires experimentó un boom de tecnologías en 2001, con la revolución en las Comunicaciones (...) Hay una materia prima ahí, flotando, que le da una impronta (Entrevista A en Subsecretaría de Inversiones del MDE — GCBA. Fuente: Goicoechea, 2016).

Hubo también una mirada a las oportunidades de internacionalización de la ciudad que generaba esta actividad económica, en sintonía con los propósitos de inserción global que sustentan la idea de los clústers, tal como expresaba otro funcionario del GCBA que tuvo un rol importante en el diseño del DT:

[En referencia al sector del software y los servicios informáticos]... Acá tenés una oportunidad natural en relación a eso. Porque tenés un recurso que está capacitado, es un sector que se exporta, genera divisas, tiene un impacto de derrame en otros sectores, tenés desempleo cero... tiene sentido por todos lados (Entrevista B en Subsecretaría de Economía Creativa del MDE — GCBA. Fuente: Goicoechea, 2016)

Procurando incentivar la localización concentrada de las actividades TICS en el polígono del DT, el GCBA aprobó las normativas de promoción económica a las empresas del sector. Según la ley de creación del DT, N° 2972/08, las empresas extranjeras (donde más del 50% accionario es constituido por capital extranjero) gozaban de un plazo de 10 años de beneficios impositivos y fiscales una vez que se radicaban en el distrito. En el caso de las empresas de capital nacional, ese beneficio se extendía hasta 15 años, en proporciones también escalonadas. En 2014, se aprobó una nueva modificación normativa en la que se ampliaban los términos de los beneficios otorgados hasta 2029 a las empresas extranjeras y a 2034, a las nacionales. Finalmente, la ley modificatoria más reciente, Ley n° 6392/21, no diferencia en las empresas según el origen del capital y extiende los plazos de vigencia de los beneficios hasta 2035.

Esta progresiva extensión en el tiempo de los beneficios económicos pone de manifiesto el bajo nivel de éxito del distrito en términos de generación de entorno de innovación, siendo aún poco valorado por sus externalidades positivas. Pero por otro lado, resultó una excelente estrategia para la atracción de inversiones privadas al área. Las posibilidades de eximir el pago de ingresos

brutos por parte de las empresas abrieron una opción tentadora para la inversión inmobiliaria por parte de las empresas tecnológicas; en una zona que por su parte se vio fuertemente potenciada por la obra pública y el mejoramiento del entorno urbano. En efecto, en esos términos lo señaló otro alto funcionario entrevistado:

Cuando vos sos gobierno, tus resortes son generar zanahorias para que el sector privado funcione de una manera eficiente... esas zanahorias tienen que ser potentes. En el DT los incentivos estuvieron dirigidos a la actividad tecnológica, para que esta derive los beneficios al sector inmobiliario... (Entrevista C en Subsecretaría de Industrias Creativas, MDE-GCBA. Fuente: Goicoechea, 2016).

De las experiencias a nivel internacional, las más resonantes en materia de *clusters* y distritos TIC han sido las de Silicon Valley (EEUU), Bangalore (India), Recife (Brasil). Sin embargo, el proyecto que el GCBA decidió tomar como modelo fue el Distrito 22@ en la ciudad de Barcelona, que precisamente incluye una propuesta más amplia e incorpora otros objetivos de transformación socio-territorial además del desarrollo económico. Es decir, hay un desplazamiento de la teoría *marshalliana* clásica en tanto gobierno local creador de vínculos y promotor del “efecto *cluster*”, para darle mayor entidad a la generación de un buen clima para los negocios bajo propósitos de renovación urbana.

Por su parte, los efectos urbanísticos en los distritos sucesivos fueron diferentes, si bien replicaron la misma lógica de promoción económica basada en incentivos fiscales. Esto respondió tanto a las características de la actividad promovida, a las trayectorias y particularidades de los territorios, y también a las diferentes temporalidades de implementación. No obstante, más allá de las diferencias en cada caso, podemos identificar una forma determinada de convocar a la inversión privada a partir del cambio de normativa.

En el DTS, tal como se observó en la ordenanza de creación, también se definió un sector de intervención, se identificaron actividades productivas a promover y se establecieron incentivos económicos e impositivos para estimular la concentración territorial. Sin embargo, la recurrencia a la figura del “distrito” se dio en otro sentido, enfatizando en las condiciones urbanísticas y en las posibilidades de identificar un sector de promoción para la renovación urbana: un “Distrito Especial”. Entre los documentos de las entidades no gubernamentales que impulsaron la medida se destaca el elaborado por la desarrolladora Nuevo Urbanismo S.A. (cuyo rol se explicará a continuación), que propone:

El objetivo central de los distritos es el de establecer programas de políticas públicas de renovación sobre un área en relativa decadencia y abandono cuya finalidad es la regeneración, recuperación y revitalización

urbana, social y económica a partir de sus potencialidades de localización y de un singular patrimonio e identidad cultural. Todo esto, ubicando al espacio público de alta calidad como eje central de dichas políticas. (Nuevo Urbanismo S. A., s/f)

Consultados sobre la posible influencia de la experiencia de los distritos porteños al momento de diseñar el DTS, funcionarios del municipio con participación o incumbencia en el proyecto restaron importancia a la misma. O bien señalaron que se tomaron, pero junto con otras experiencias de renovación urbana en Europa o en Australia, como por ejemplo, la rehabilitación de callejones con grandes intervenciones artísticas en la ciudad de Melbourne. Según detalla uno de los principales ideólogos del proyecto:

Te digo, el primer papelito que yo hice sobre esto [borrador sobre el DTS], lo hice en el 2008 y todavía la ciudad de Buenos Aires no hablaba de distritos... cuando nosotros empezamos con los borradores, la Ciudad de Buenos Aires no era un dato. Pero bueno, nosotros después a la Fundación Metropolitana la contratamos en 2012, 2013 y la ordenanza sale ya en diciembre de 2014, donde ya la ciudad de Buenos Aires tenía algunos de sus distritos: de las artes, el audiovisual...(Entrevista D, desarrollador inmobiliario del DTS. Fuente: elaboración propia, PICT N° 4309/2020, 2022).

Observamos, entonces, que los instrumentos de incentivos económicos —elementos novedosos de los distritos porteños— fueron pensados como herramientas financieras para motorizar la renovación; mientras que los objetivos económicos de generación de un *cluster* de “conocimiento, arte e innovación” perdieron peso específico. La evaluación que en efecto hacen los funcionarios sobre el proyecto pone en cuestión la eficacia de los beneficios fiscales:

El proyecto tenía la idea de recuperar algunas construcciones patrimoniales, mejorar notablemente el espacio público... pero eso requiere inversión. Y las herramientas financieras para bancar ese financiamiento hubieran sido algunas normativas tributarias, que no se dictaron. Lo único que se dictó fueron exenciones de algunas tasas, pero eso no es suficiente para alentar una renovación de ese tipo. (Entrevista E, ex funcionario de la Secretaría de Planeamiento del municipio de Tigre. Fuente: elaboración propia, PICT N° 4309/2020, 2022).

Otro componente de relevancia en el diseño de la política de distritos radica en las ideas propias del campo del urbanismo, que complementan estos modelos de la geografía económica. Se introducen, así, estrategias alineadas con los principios del nuevo urbanismo de corte neoliberal (Ascher, 2007) sobre la promoción de ciudades compactas y de usos mixtos, como el “*crono-urbanismo*” o

"ciudad de los 15 minutos", la "escala humana" y se plantean como los paisajes urbanos deseados para las ciudades del futuro. Se inscriben dentro del repertorio de las denominadas, "políticas rápidas" o "fast policies" (Peck, 2002), que se presumen pragmáticas y despolitizadas, con un contenido postsocial susceptible de ser implementado tanto por gobiernos progresistas como neoliberales. Asimismo, existe un circuito global de consultores, conferencistas internacionales, recursos de Internet, entre otros, que promueve políticas globales que viajan de un punto a otro.

En el caso de la CABA la importación y traducción de estas ideas tuvieron más el propósito de legitimar la política urbana ya desplegada por el gobierno local, que de guiar lineamientos innovadores (González, 2020; Vázquez, 2020). Según sostiene Vázquez (2020) las intervenciones basadas en la *humanización* del espacio urbano, particularmente en las áreas históricas centrales, encuentran un punto de comunión con la orientación político-ideológica del gobierno en la medida en que ambos postulados retoman la idea del espacio público ausente de conflicto, de tensión y despolitizado. Sin embargo, si bien conforman la visión de ciudad que se procura en general, estos nuevos criterios urbanos se han concentrado particularmente en el macrocentro y en la Comuna 8. No existe un énfasis en torno a las ideas del nuevo urbanismo para los sectores afectados a la política de distritos.

En el caso de Tigre, tal como se desarrollará a continuación, el DTS responde a una iniciativa promovida desde el sector privado —particularmente un grupo desarrollador— y adoptada por el municipio. En este sentido, la búsqueda de sustentabilidad y calidad ambiental como fundamento de las medidas de renovación urbana se presentó circunscripta a un área en particular, en una suerte de sector "laboratorio" que ponga a prueba un modelo de desarrollo urbano alternativo al de las urbanizaciones cerradas (predominante en Tigre), en un contexto particular en el que ese tipo de desarrollos se encuentra vedado por acciones judiciales y las resistencias políticas, sumado a la ya escasa disponibilidad de suelo<sup>3</sup>. No respondió, por lo tanto, a una nueva visión de ciudad presentada en términos generales para todo el partido. También existió un punto de articulación entre las propuestas de mejora de la calidad del espacio público bajo el lema de la humanización o la idea de ciudades para la gente (movilidad activa, peatonalización, revitalización arquitectónica) y la posibilidad de valorización

---

<sup>3</sup> En el año 2016 la justicia federal estableció un fallo judicial que frena el desarrollo de nuevos emprendimientos inmobiliarios en la Cuenca del Río Luján, en el marco de una causa que busca determinar cuál es la incidencia de los barrios cerrados en las inundaciones de los últimos años. Dictaminó no dar inicio "a ninguna urbanización o ampliación que contemple obras hídricas, tales como embalses, dragados, derivación de cursos de agua, modificación de costas, desagües naturales o creación de lagunas"

de las inversiones privadas. Tal como sostiene uno de los máximos responsables del diseño del DTS por parte del sector privado:

Nosotros entendimos, muy rápido, lo que después la pandemia nos reivindicó, que lo que teníamos en común, todos esos actores, público y privado, era el espacio público. Con lo cual, en lo que teníamos que trabajar era en lo que era común a todos. Entonces yo como privado empecé a decir que ese espacio público era como living de mi casa, de ese producto... Y yo planteaba que el éxito se verificaba a partir de que lo que tuviera más valor sería la planta: la vereda y todo lo que está ahí... el municipio aprendió rápido el discurso del espacio público como motor de desarrollo, prosperidad, espacios democráticos (Entrevista D, referente de Nuevo Urbanismo S.A. Fuente: elaboración propia, PICT N° 4309/2020, 2022).

La colaboración del estudio de arquitectura de Gehl estuvo más orientada a avalar y, con ello, legitimar el proyecto del DTS ante el municipio, además de proporcionar a los funcionarios un discurso más apropiado para presentarlo políticamente ante la comunidad. Como continúa señalando el entrevistado, el convenio surge del interés, acción y persistencia de los propios desarrolladores:

... Gehl terminó una charla en no me acuerdo que hotel, todo genial, como hace la Ciudad de Buenos Aires con todo el presupuesto. Y le pedí a mi colaborador que me presente a una persona, que era David Sim, de Gehl. Y fui y le dije: —'David, lo que vos hablaste fue lo que yo estoy tratando de hacer en Tigre. Entonces yo quiero que vengas al lugar...' y me contesta: —'No, que no tengo tiempo... Después de acá tengo que ir a verlo a Jorge Macri, en Vicente López' ... entonces, yo le digo: —'Yo te llevo en mi auto hasta Vicente López, te espero ahí en la oficina de Jorge Macri y después te llevo a Tigre. Te vas a ahorrar tiempo'. Y entonces hice eso. Lo traje a Tigre, le empecé a mostrar... después en otro viaje vino otro flaco y cuando vino lo llevé así de los pelos, fui a buscar al intendente al despacho y me lo traje acá a las oficinas de Tigre Sur. Y de golpe se encontró con un intendente que no entendía ni qué era Copenhague, Ciudades para la Gente, ni Jan Gehl y todo lo que había hecho en su vida... y de pronto empezaron a encontrar que yo les presentaba el proyecto del DTS como si lo hubieran hecho ellos... se reían los dinamarqueses... entonces ahí logramos que el municipio los contratara. Pero no tenían plata. Yo no quería que se nos perdiera esta oportunidad, entonces agarré a los inversores y les propuse: —los tienen que contratar el municipio, porque sino volvemos al modelo de los privados donde los privados le entregan toda la letra y hacen toda la inversión para después capitalizar... Entonces, o entran en el sistema del sector público y se muestra como una proeza del sector público que se abrió a escuchar otras cabezas, o no nos sirve... pero no tienen

la plata ahora, entonces, financiamoslo'. Y eso hicimos: prestamos la plata, pero el contrato era de ellos y después de 4 años (porque dijeron que iba a ser 1 año y terminaron siendo 4, y a mí me querían matar mis inversores) terminó siendo plata pública, que fue a un programa llamado "ciudades para la gente". Vinieron, hicieron talleres y vinieron todos los funcionarios, no solo el Director de Planeamiento y el de Obras Particulares: vino espacio público, tráfico, arbolado, seguridad... porque si lo contrataba el privado no hubiera venido nadie. Pero como contrataron ellos a Gehl, estaban todos alineaditos como alumnos en un aula y empezaron a adquirir una mirada distinta" (Entrevista D, referente de Nuevo Urbanismo S.A. Fuente: elaboración propia, PICT N° 4309/2020, 2022).

Esta estrategia de sensibilización y adopción de nuevas ideas será luego corroborada en una entrevista a una ex funcionaria de la Secretaría de Planeamiento, quien señalaría que "Había toda una idea de espíritu en torno a las intervenciones sobre la ciudad consolidada... en ese momento Gehl vino a la Ciudad de Buenos Aires. Tigre contrató a Gehl para entender la impronta, después lo contrató Nordelta... esto es ciudades para la gente, la movilidad activa. También nosotros hicimos una jornada de capacitación sobre movilidad; con la idea de poder insertar cambios físicos de renovación urbana que se plasmen en ese sector" (Entrevista F, ex funcionario de la Secretaría de Planeamiento del municipio de Tigre. Fuente: PICT N° 4309/2020, 2022).

## **Sobre la implementación y la articulación público-privada**

Como último elemento en el análisis comparado de casos de renovación urbana desde el enfoque de la movilidad, proponemos centrar la atención en las diferentes instancias de implementación de los proyectos de distritos. Ello amerita, por lo tanto, situar la dimensión de estudio en el entramado de actores urbanos y considerar a la ciudad como sociedad local, cuyo devenir depende de las acciones y decisiones que los diferentes actores sociales toman, a partir de las relaciones que entablan con otros actores particulares (económica, social y culturalmente); y que se inscriben en un contexto formado por los ámbitos globales de la realidad (nacional e internacional) (Pírez, 1995: 5). A su vez, implica considerar la gestión de la política pública, pensando cómo participan los actores estatales y privados (Chiara y Di Virgilio, 2009; Di Virgilio y Rodríguez, 2011).

La política de distritos porteña respondió a una iniciativa del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que, tal como se señaló, luego involucró al sector privado. Un ex funcionario del gobierno, con importante participación en la política,

señalaba que los máximos ideólogos habían sido el por entonces Ministro de Desarrollo Urbano y el Subsecretario de Inversiones; y continuaba reflexionando:

(...) Ellos vienen con una experiencia corporativa que yo creo que fue muy interesante a la hora de pensar fuera del acá... había una experiencia internacional que era el 22@bna y ellos vieron la oportunidad (...) y sí hay, es una opinión personal, características que sí tienen que ver con este gobierno, que facilitaron la aparición de esta política (...) Porque le hablaron de igual a igual a una serie de compañías que pensaban atraer... (...) porque se entendió que, desde un principio, la única forma de que esto funcionara era si el Estado también acompañaba al privado en su desarrollo (Entrevista D en Subsecretaría de Economía Creativa del MDE —GCBA. Fuente: Goicoechea, 2016).

El mundo corporativo del que provienen los funcionarios y al que alude el entrevistado es fundamentalmente el de la actividad bancaria, las finanzas y el desarrollo inmobiliario. Esta trayectoria no sólo aportó un lenguaje común con el empresariado, facilitando un voto de confianza adicional sobre el éxito del proyecto; reflejó también los estrechos vínculos que éstos sostienen con los sectores económicos de los cuales provienen. Y no se trata solo de un atributo específico de los funcionarios responsables del DT, sino que remite al estrato socio-económico común a la mayoría de los funcionarios que integran el partido político que gobierna la ciudad de Buenos Aires desde 2007 (Galasso, 2015 y Vommaro, Morresi y Bellotti, 2015), que aporta a entender el entramado de vínculos con los grupos económicos que monopolizan la obra pública de la Ciudad.

Tal como señalara el funcionario entrevistado en su cita, se reconoce entre “las características que sí tienen que ver con este gobierno” una racionalidad particular a partir de la cual “el Estado acompaña al privado en su desarrollo” y por eso, tiene la potestad para “hablar de igual a igual” con el sector privado. Junto con el marco normativo urbanístico que ofrecen las leyes de creación del distrito, el perfil de los funcionarios hacedores de la política contribuye a delinear una concepción físico funcional de la ciudad — y una ecuación económica— que permite calcular la viabilidad y rentabilidad de las operaciones urbanas que se llevan a cabo en el territorio. Contribuye a garantizar el contexto de previsibilidad que los inversores privados esperan para realizar sus negocios. Bajo la clave “*top-down*” se define el lugar que ocupan cada uno de los sectores y grupos involucrados en el armado del distrito, evidenciándose así una jerarquización de los mismos en función de su capital: a quiénes el gobierno local considera sus “*steake holders*”, las principales empresas de tecnología con las cuales el gobierno local llevó adelante “desayunos de trabajo” y consultó sobre detalles del proyecto —como por ejemplo, la localización del DT—; y quiénes forman parte del paisaje urbano donde se implementa el proyecto. Hubo también una jerarquización de los actores comunitarios a los cuales el GCBA convocó: organizaciones sociales

e instituciones barriales con las cuales venía sosteniendo un vínculo previo y que demostraban apoyar a la gestión en el barrio (Goicoechea, 2016)

Otro elemento a destacar tiene que ver con la forma político-institucional que adquiere el proyecto urbano de los distritos porteños, presentándose como una propuesta más flexible y difusa —en cuanto a quienes participan y cómo—, a comparación de las operatorias precedentes, como Puerto Madero, el Polo Farmacéutico o el Centro de Transferencia de Cargas— Sur. En todas estas las figuras de los partenariados, asociaciones o Cámaras —como la Corporación Buenos Aires Sur, COPERALA o FEDEEAC— resultaron actores claves para la mediación institucionalizada de la participación de los actores económicos en el proyecto. Del mismo modo, definieron con anticipación y de manera formal quiénes participaban de la inversión, explotación y posterior usufructo de la rentabilidad urbana derivada de la transformación socio-territorial. Aunque luego la dinámica del mercado ampliara esos límites y abriera la participación a nuevos inversores, el diseño del Gran Proyecto Urbano partía de un reconocimiento claro sobre quiénes eran los inversores. Por el contrario, las transformaciones urbanas enmarcadas en la política de distritos carecen de una figura institucional como las señaladas, y su principal instrumento urbanístico es la ley de creación del distrito. Si bien hubo instancias de vinculación y articulación con determinados actores, como por ejemplo las grandes empresas de tecnología, la instrumentación del proyecto por la vía normativa abrió la posibilidad de participación a un ecosistema de inversores de diferente envergadura, que en efecto contribuyó a dinamizar la renovación urbana en el sector.

En cuanto al DTS, de las entrevistas a funcionarios y demás actores clave de Tigre, junto al relevamiento de fuentes secundarias, se reconstruye el proceso de formulación e implementación del Distrito. En primer lugar, se observa que respondió a una operatoria promovida por el sector privado, más precisamente de la iniciativa de un grupo económico en particular — con un claro referente—, que logró luego el acompañamiento político en el Municipio y en el Honorable Concejo Deliberante de Tigre para la sanción de la normativa urbana. La idea inicial surge en el año 2005, cuando el principal referente del proyecto participa en una serie de eventos internacionales organizados por la organización Earth Day Network, en el marco de las acciones de Naciones Unidas por el día del medioambiente. Influenciado por las miradas sobre la sustentabilidad urbana y la necesidad de regenerar tejidos compactos, comienza a organizar a un grupo de inversores, desarrolladores y profesionales afines para crear la empresa Nuevo Urbanismo S. A. Según el relato de su hacedor:

(...)Yo les decía al municipio, dejen de ir para donde el privado te marca la agenda, para tratar de marcar una agenda que complementemente.. porque a la larga se tienen que ocupar (...) Pero ellos me decían: —pará que si esto sale

mal, yo estoy poniendo capital político y vos no pusiste un mango! Era así la conversación... Entonces yo dije, bueno, la verdad ahí hay un punto... y para que vean que estamos los dos con objetivos alineados, armé el grupo de inversores y empezamos a comprar viejas fábricas abandonadas...(...) Fui formando un equipo base que me permitió la complementariedad como para poder ir y presentarlo como le gusta al sector privado que le presentes una oportunidad de negocio... siempre fue una oportunidad de negocios tigre sur, pero partiendo de otros verticales, que tenían que ver con el impacto económico, social y ambiental de esa inversión (Entrevista D, referente de Nuevo Urbanismo S.A. Fuente: elaboración propia PICT N° 4309/2020, 2022).

Desde entonces, la desarrolladora ha ido comprando terrenos en una zona degradada próximas al área central de Tigre, y ha avanzado en la búsqueda de apoyo político —por parte del municipio— y económico —para convocar nuevas inversiones— que fortalezcan el proyecto. Al igual que en la CABA, la trayectoria del líder del proyecto, con vínculos estrechos con referentes internacionales de las *policy makers*, actores clave de la política local y acceso a capitales y fuentes de inversión; resultaron fundamentales. También es menester señalar la experiencia de negocios previa de este promotor inmobiliario, asociada a los desarrollo de urbanizaciones cerradas en Tigre —destacándose particularmente el proyecto “Venice”, lindero al polígono del DTS—.

De las acciones e iniciativas desplegadas por el grupo desarrollador se reconoce también la articulación con la Fundación Metropolitana. Su apoyo técnico derivó en la redacción de la ordenanza de creación del DTS por parte de la Secretaría de Planeamiento de Tigre, que finalmente fue aprobada por el poder legislativo contando con el aval de la mayoría de los partidos políticos de Tigre. Además del acompañamiento de la Fundación Gehl, la asistencia técnica de la Fundación Metropolitana aportó al consenso político y a legitimar la propuesta entre expertos y referentes del urbanismo, como un caso de estudio en la planificación metropolitana. Pero al mismo tiempo, procuró consolidar la idea original de este grupo desarrollador en una política pública “vendible”, incorporando herramientas e instrumentos que tenían ya cierta aceptación, como las iniciativas de promoción económica contempladas en los distritos porteños. De este modo, el proyecto procuraba ser una oportunidad de negocio, pero enmarcado en lineamientos de sustentabilidad urbana, sostenibilidad ambiental, identidad patrimonial y desarrollo económico. En palabras de un ex funcionario municipal, reconocido entre los principales autores de la ordenanza:

... [El plan de revitalización de Tigre Sur fue una oportunidad de] un grupo inversor representado por una persona, que adquirió terrenos en la zona y apostó a la renovación del conjunto y no a hacer una operación puntual. No llevó adelante una iniciativa pretendiendo mayores indicadores, mayor

visibilidad, como es la lógica corriente del mercado, ¿no? Sino apostar a que el municipio comprara una idea general y se involucrara en ella activamente, ya que una reconversión de este tipo se da de la mano, fundamentalmente, del protagonismo del municipio para llevar a cabo y convocar a todos los actores que se requieren para una transformación semejante. Bueno, así fue el planteo... (Entrevista A, ex funcionario de la Secretaría de Planeamiento del municipio de Tigre. Fuente: elaboración propia, PICT N° 4309/2020, 2022).

Sin embargo, con el paso del tiempo, ese acompañamiento político no se sostuvo dentro del municipio, que más allá de la sanción de la ordenanza y la redacción de su reglamentación en el año 2016, no consolidó intervenciones de mejora considerables sobre el espacio público o el mobiliario urbano (más allá de algunas obras de sendas aeróbicas, en plazas o de embellecimiento artístico). El DTS no resultó una idea apropiada unánimemente dentro del municipio, y fue incluso resistido por funcionarios con responsabilidades y competencias directas en el proyecto, según se expresa en una entrevista:

A mí me costó, tener una postura favorable para los distritos porque muchas veces parecían arbitrarios, generaban gentrificación, no había justificaciones de por qué esa línea era el límite entre un lado y el otro de la ciudad, o por qué invertir en un lugar sí y en otro no, y sobre todo esto de seguir promoviendo territorios dentro de la planta urbana de Tigre, que es un lugar muy desarrollado, que está bastante visto, que tiene mucha impronta turística y que, en lo que es todo el partido, es el que más dotado de infraestructura está en el territorio. Teniendo tan cerca el tren, teniendo transporte público, teniendo mucha cercanía con el río y con toda el área turística, teniendo la mayor altura en todo el municipio, en términos constructivos, de zonificación, teniendo los indicadores urbanísticos más altos. Un distrito de gestión especial para desarrollarse me parecía absurdo, me parecía que era una decisión del mercado de no enfocarse en el lugar y que en realidad lo que estaba por hacer era facilitarle al mercado las inversiones... (Entrevista C, ex funcionario de la Secretaría de Planeamiento del municipio de Tigre. Fuente: elaboración propia. PICT N° 4309/2020, 2022)

Del mismo modo, el DTS tampoco logró el efecto deseado dentro del sector privado, que se mostró reticente a invertir en la zona. En este sentido, el desarrollador consultado advierte sobre las particularidades del proyecto, por su escala y por el tejido urbano en el que se emplaza, que al igual que en CABA, se encuentra atomizado en pequeños propietarios de lotes:

Lo nuestro, quizás lo novedoso, era esta articulación público-privado sobre trama urbana, no en manos del Estado. Porque en manos del Estado

ya tenés casos: el batallón de Malvinas. Listo. Empiezan a trabajar y después intentan seducir al privado. En manos del privado también tenés: 500ha de Constantini y Supercemento de Nordelta... Pero acá, 44 manzanas donde está doña Rosa, el club social y deportivo, galpones y un montón de actividades económicas —algunas más prósperas que otras—... Acá el desarrollador privado no había puesto el ojo porque tenía más amenazas que oportunidades (Entrevista D, referente de Nuevo Urbanismo S.A. Fuente: elaboración propia PICT N° 4309/2020, 2022).

Al igual que en los casos porteños, el DTS tuvo el sentido de fortalecer una oportunidad para el negocio inmobiliario, que se ofreció abiertamente a partir de la normativa de creación del distrito especial. Sin embargo, no logró convocar al ecosistema inversor, tal como ocurrió en el DT. Ya sea porque los beneficios fiscales no resultaban atractivos en el cálculo de rentabilidad empresarial, por que se trató de una propuesta surgida del seno del sector privado y parcialmente acompañada por el gobierno local, o por las características particulares del territorio en cuestión —un tejido compacto pero parcialmente degradado, atomizado en pequeños propietarios y rodeado de predios destinados a urbanizaciones cerrados que ofrecen una alternativa para la inversión inmobiliaria—. Si bien en la zona se observan nuevas obras de verticalización y rehabilitación que activan el negocio inmobiliario, éste no logró el dinamismo esperado. Frente a ello, la desarrolladora Nuevo Urbanismo reforzó su estrategia de coordinación o “*lobby*” empresarial, que se materializó bajo la figura institucional de una “Cámara de desarrolladores del Distrito Tigre Sur”, creada en 2018 con el propósito de acompañar y fortalecer el proyecto.

Entre las reflexiones sobre escaso dinamismo de la transformación urbana alcanzada hasta el momento con el DTS, los testimonios hacen hincapié en las debilidades en el seno de la gestión municipal. Por un lado, cuestiones de la propia agenda política que llevaron a priorizar otros proyectos —incluidos los impactos de la pandemia de Covid19—; por el otro, debilidades para conformar una figura político institucional de concertación público-privada, la celebración de convenios o contratos de mayor jerarquía o bien una dependencia dentro de la estructura burocrática municipal, como tampoco la presencia de personal técnico calificado. Si bien la normativa contempla la figura de un Director Ejecutivo para el proyecto, y en efecto fueron designadas sucesivas personas en dicho cargo, estas acciones no parecieron ser suficientes para motorizar una acción sostenida por parte del gobierno local; y tampoco se derivaron fondos especiales para sostener el nuevo distrito. Sin embargo, otro de los argumentos tiene que ver con los tiempos de maduración de los negocios inmobiliarios en los procesos de renovación urbana que se inscriben en áreas extensas y donde el sentido de la transformación no resulta siempre lineal ni exento de complejidades:

Desarrollar 44 manzanas ya era un desafío... uno a veces subestima lo que es transformar suelo... entonces, ahí además del desarrollo inmobiliario hay que dimensionar las escalas... (...) y en un momento había que conciliar agendas (...) yo lo que entendí es que los caminos cortos en los negocios inmobiliarios de mediana escala en adelante, no existen... (Entrevista D, referente de Nuevo Urbanismo S.A. Fuente: elaboración propia/ PICT, 2022)

El cruce de relatos contrapuestos, finalmente ilustra la tensión entre las expectativas y acciones de los actores públicos y privados, donde cada uno aguarda mayor inversión por parte del otro para avanzar. Algunos testimonios dentro del municipio señalan posturas especulativas por parte de los propietarios de los terrenos, siendo que esperan una mayor transformación del área para intervenir; mientras que los desarrolladores consultados sostienen que las intervenciones de mejora del espacio público han sido insuficientes como para apalancar inversiones.

## Conclusiones

El presente artículo tuvo el propósito de avanzar en el estudio comparado de casos desde el enfoque de la movilidad de las políticas públicas en el marco de la gobernanza neoliberal, enfatizando en las instancias de formación político-institucional que enmarcaron la articulación público-privada en los procesos de renovación urbana. Ello llevó a un primer reconocimiento de los antecedentes de mayor relevancia en la CABA, identificando a los Grandes Proyectos Urbanos como los principales modelos de gestión. Sin embargo, la diversidad de experiencias, acciones, actores y procesos, invitaron a avanzar en el análisis comparado y tomar en consideración un nuevo repertorio de figuras urbanas que tienen lugar en el AMBA y que a los fines de este artículo reconocemos como “espacios del terciario”. Dentro de este grupo identificamos tanto a los distritos económicos porteños —particularmente el Distrito Tecnológico—, como a las primeras iniciativas en el Conurbano Bonaerense —a partir del Distrito Tigre Sur—.

La política de distritos aporta elementos innovadores dentro del repertorio de estrategias de desarrollo urbano. A diferencia de los Grandes Proyectos Urbanos, los distritos carecen de una figura institucional propia que medie entre el sector público y el privado, tal como existió bajo la estructura de partenariado en Puerto Madero. Tampoco refieren a grandes predios, cuya propiedad se encuentra concentrada en un reducido número de actores —mayormente del Estado—, como en el caso de los proyectos de Comuna 8. Por el contrario, la política de distritos se despliega sobre áreas más extensas y supone una estrategia de atracción de la inversión privada que sigue la lógica del mercado, ofreciendo

instrumentos normativos basados en la concesión de beneficios económicos que terminan resultando en una transferencia de recursos públicos hacia los sectores privados. Definen, así, un modelo de negocio inmobiliario que convoca a un ecosistema de inversores de diferente envergadura y genera las condiciones de posibilidad para la renovación urbana.

A diferencia de los modelos de gestión propios de la década de 1990, los distritos se apoyan en una estrategia flexible. En este marco, el papel del Estado pareciera a orientarse a generar condiciones favorables para la realización de negocios en y con el suelo urbano, mediante la creación de normativa específica, el otorgamiento de algunos incentivos, y con intervenciones muy concretas desplegadas por sus burocracias tradicionales. En este sentido, estas políticas de renovación urbana, asumen un carácter más desregulado que las operatorias precedentes en la ciudad. Esto se tradujo en diferencias en los resultados y efectos en el territorio que dependen en mayor medida de las leyes del mercado.

El enfoque de la movilidad en las políticas públicas pone de manifiesto, a partir del estudio comparado de casos entre el DT porteño y el DTS, el derrotero de acciones y articulaciones a partir del cual se configuran ambos proyectos. Particularmente en Tigre se destaca cómo una iniciativa particular de renovación urbana surgida del seno de inversores privados, es sometida a revisión y debate por parte del sector público, junto con la intervención de fundaciones expertas; y cómo en su desarrollo va adquiriendo características específicas. Una propuesta, que aparte de promover la renovación urbana tenía el objetivo de embellecer la entrada de una urbanización cerrada, en su traducción normativa asume el formato de un distrito especial en el que se promueve el desarrollo urbanístico y económico, semejante a los distritos porteños. En adelante, queda pendiente profundizar en las continuidades y rupturas de estos modelos de gestión, así como en las diferencias que suponen en la Ciudad de Buenos Aires y los municipios de la Provincia de Buenos Aires, en relación con sus distintas posibilidades en términos de capacidades estatales y recursos presupuestarios.

## Referencias bibliográficas

- Arqueros Mejica, S. (2020). Políticas urbanas, conflicto y territorio: complejidades de la acción público-privada en la producción del espacio. *Estudios del Hábitat*, 18 (1), 078.
- (2017). *La política de desarrollo de la Comuna 8 de la ciudad de Buenos Aires (1996-2015)*. Tesis para acceder al grado de Doctora en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. <http://repositorio.sociales.uba.ar/files/show/2127>

- Arqueros Mejica, M. S. y González Redondo, C. (2017). "La política de distritos del sur de Buenos Aires: una mirada en perspectiva". *Quid* 16, (6), 7-30.
- Ascher, F. (2007). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Editorial Alianza.
- Becattini G. (1989). Riflessione sul distretto industriale marshalliano come concetto económico. *Stato e mercato*, (25), 111-128.
- Brenner, N. (2003). La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del estado en la Europa occidental post-fordista. *EURE*, 29 (86), 5-35
- Carman, M. (2006). *Las trampas de la cultura: los "intrusos" y los nuevos usos del barrio de Gardel*. Buenos Aires: Paidós.
- Ciccolella, P.; Vecslir, L.; Baer, L. (2015). Revitalización de subcentros metropolitanos. Buenos Aires entre la ciudad dispersa y la ciudad compacta. *Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, 9 (11), 11-27
- Cuenya, B y Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE*, 37 (111), 25 45.
- Cuenya, B. (2011). Grandes Proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. En *Caderno das Metrópoli*, 13 (25), 185-212.
- Cuervo, L. M. (2000). Economía y ciudad: algunas propuestas teóricas. En Cuervo, L. M. (Comp.) *Repensando la experiencia urbana de América Latina: cuestiones, conceptos y valores*. Santiago de Chile: CLACSO.
- De Mattos, C. (2004). De la planificación a la governance. Implicancias para la gestión territorial y urbana. *Revista paranaense de desenvolvimiento*, (107), 9-23
- Fernández Güell, J. M. (2007). 25 años de planificación estratégica de ciudades. *Ciudad y territorio*, (154), 621-637
- Fernández, O. (2022). *Desarrollo urbano desigual y neodesarrollismo: las transformaciones socioterritoriales recientes en Quilmes Este. Análisis y estrategias para las políticas urbanas*. Tesis de Maestría en Planificación Urbana y Regional, FADU-UBA.
- Goicoechea, M. E. (2020). El centro de transferencia de cargas — sur (CTC-SUR): Ordenamiento territorial logístico y renovación urbana en el sur de la CABA. *Estudios Del hábitat*, 18(1), 079. <https://doi.org/10.24215/24226483079>
- Goicoechea, M. E. (2016). *Distritos Creativos en el sur de la Ciudad de Buenos Aires (2008-2015). Renovación urbana y nuevas lógicas de segregación*. Tesis para acceder al grado de doctora en Ciencias Sociales. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. <http://repositorio.sociales.uba.ar/items/show/46>
- Gonzalez Redondo (2019). *La política de distritos en el sur de la ciudad de Buenos Aires. Modelos internacionales, actores locales y territorio (2008-2019)*. Tesis doctoral

- para la obtención del título de Doctora en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, (71) 1, 3-17.
- Herzer, H. (Comp.) (2008). *Con el corazón mirando al sur. Transformaciones en el sur de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Espacio.
- Jajamovich, G. (2013). Miradas sobre intercambios internacionales y circulación internacional de ideas urbanas. *Andamios*, 10 (22), 91-112.
- Jajamovich, G. (2012). Intercambios internacionales, estrategias urbanísticas y aspectos políticos: España, Buenos Aires y Rosario (1979-1993). *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (7), 19-30.
- Kozak, D. (2011). Construcción y transformaciones del Abasto, 1889-1998. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas (FADU-UBA)*, 41 (2), 213-230.
- Krugman, P. (1997). *Desarrollo, geografía y teoría económica*. Barcelona: Antoni Bosch editor.
- Lerena, N. (2020). *Políticas de renovación urbana y valorización del mercado inmobiliario y de suelo, en el sur de la Ciudad de Buenos Aires. El caso del Distrito Tecnológico. 2008 2018*. Tesis doctoral para la obtención del título de Doctora en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Logan, J. y Molotch, H. (2015). La ciudad como máquina de crecimiento. En Observatorio Metropolitano de Madrid (Ed.) *El Mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*. Madrid: Traficantes de sueños [Edición original 1987]
- Márquez López, L. y Pradilla Cobos, E. (2015). Los territorios latinoamericanos en la mundialización del capital. Ponencia presentada en *II Seminario Internacional de la Red Latinoamericana de Investigadores sobre Teoría Urbana*. Escuela de Planeación Urbano-Regional, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín.
- Novick, A. (2009). La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para una discusión. *Riurb. Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (1), 4-13.
- Peck, J. (2002) Political economies of scale: Fast policy, interscalar relations, and neoliberal workfare. *Economic Geography*, (78), 331–360.
- Peck, J., y Theodore, N. (2010). Mobilizing policy: Models, methods, and mutations, *Geoforum*, 41(2), 169-174.
- Porter, M. (1998). *Clusters and the new economic competition*. Cambridge: Harvard Business Review.

- Romano, B. (2019). *Renovación urbana contemporánea en el centro de la ciudad de Lomas de Zamora: configuración de Las Lomitas, Buenos Aires, Argentina*. Tesis para acceder al grado de Doctora en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
- Santos, M. (1996). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona: editorial Ariel.
- Sabatini, F. y Arenas, F. (2000). Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. *EURE*, 26(79), 95-113.
- Socoloff, I. (2015). Capital inmobiliario-financiero y articulaciones público-privadas: consideraciones a partir del centro comercial Abasto de Buenos Aires. *Ciudades*, 27(106), 10-19.
- Stone, C (1993). Urban regimes and the capacity to govern: a political economy approach. *Journal of urban affairs*, 15(1), 1-28.
- Vainer, C. (2000). Patria, empresa e mercadería. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento Estratégico Urbano. En Arantes, Vainer y Maricato (comp.) *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos* (pp 75— 103). Petrópolis: Vozes
- Vazquez, D. (2020). *La humanización del espacio: el proceso de recualificación excluyente de espacios urbanos públicos centrales e históricos en la ciudad de buenos aires en tres gestiones pro (2007-2019)*. Tesis para acceder al grado de Magister en Estudios Urbanos. Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Vecslir, L. (2007). Paisajes de la nueva centralidad. *Revista Urban*, 12, 34-55.
- Vecslir, L. y Elimbaum, P. (2016). Centro y centralidades en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En Jaimes et al. (comp.) *Del conocimiento al desarrollo: nuevos desafíos de la universidad en la gestión del desarrollo urbano contemporáneo* (pp. 420-439). Buenos Aires: Eudeba.
- Vecslir, L.; Blanco, J.; Nerome, M.; Sciutto, F.; Maestrojuan, P. y Rodríguez, L. (2017). Reestructuración de la centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (17), 267-287
- Vecslir, L. y Ciccolella, P. (2011). "Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires". *Revista de geografía de Norte Grande*, (49), 63-78.
- Vidal Koppmann, S. (2014). *Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial Dunken / Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU).



# MERCADO INMOBILIARIO DE VIVIENDA EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (2001-2022)

Adrián C. Iulita

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO

aiulita@untref.edu.ar

## Introducción

En anteriores ediciones de esta colección (Iulita, 2019) hemos presentado el proceso de consolidación de la propiedad de la vivienda como forma predominante de tenencia a partir de las políticas del primer gobierno peronista (1945-1955) y las implicancias de dicha propiedad en tanto objetivo y marca de la movilidad social ascendente para los sectores populares y las clases medias de nuestro país. No retomaremos por tanto los debates en torno al alquiler como posible forma “estable” de tenencia a partir de políticas públicas, como puede leerse en Cosacov (2012) y Jaramillo e Ibañez (2002) entre otros.<sup>1</sup> Sin embargo, señalaremos dos aspectos que consideramos importantes para dar anclaje geohistórico y político a nuestra perspectiva sobre la propiedad de la vivienda.

En primer lugar, está claro que en número creciente y principalmente en los países centrales, el alquiler como forma de tenencia resulta una forma que reviste cierto grado de seguridad y estabilidad derivado de: 1) una importante regulación estatal en el mercado de viviendas<sup>2</sup>; 2) un conjunto de protecciones sociales heredadas de los robustos estados sociales de la segunda posguerra; 3)

---

<sup>1</sup> Esto no significa que, como veremos más adelante, se requiera de una mayor regulación sobre el mercado de alquileres para lograr en esta forma de tenencia los mayores niveles de seguridad y estabilidad.

<sup>2</sup> Este aspecto incluye a los actores que forman parte del mismo y al arbitrio y protección de las partes, aspecto central y considerablemente diferente al contexto local.

capacidad económica y política de los estados para intervenir en los contextos de crisis económica y 4) condiciones de vida dentro del espacio urbano derivados de la infraestructura y la calidad del espacio público que permitan el desplazamiento a otras áreas de características análogas en caso de cambiar de vivienda. Aún así, cada vez más las plataformas de alquiler temporario, la turistificación y la gentrificación están incidiendo en los mercados y en la posibilidad de residir en las grandes ciudades de los países centrales, así como también —con sus tensionadas diferencias— en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Como veremos más adelante, estas condiciones claramente difieren de las que podemos encontrar en el contexto nacional y local de la ciudad de Buenos Aires, así como en otras metrópolis de la región.

En segundo lugar, el acceso a la compra de la vivienda en la década peronista inauguró una etapa donde, por un lado, se materializó en la agenda política el tema de la vivienda en tanto cuestión social, la cual puede rastrearse como tal desde fines del siglo XIX, cristalizándose en un conjunto de planes, agentes y agencias, proyectos y obras que se traducirán en un modelo de ciudad abierta, inclusiva con movilidad y cohabitación tanto en el espacio público como en las instituciones (emblemáticamente en la escuela pública), en un claro ejemplo de mezcla social. Sobre esta cuestión, Anahí Ballent (2005) señala claramente la importancia en torno a estos dos derechos, a la vivienda propia y a la ciudad. A su vez, el crédito estatal a tasas negativas para el acceso a la vivienda propia y los subsidios directos e indirectos para acceder a lotes propios y a la ciudad en su sentido amplio completan una ecuación que resultó en una forma urbana “más estable” y “resistente” a los procesos de “filtrado” y derivados que observara Robert Park y la escuela de sociología urbana de Chicago de la década de 1920. Por último y no por ello menor, la vivienda se consolidó como una forma de reserva de valor estable y de larga duración para afrontar los vaivenes y ciclos económicos de nuestro país, como por ejemplo durante los años de la crisis del 2001 como de la reciente pandemia de COVID19.

La dictadura cívico-militar de 1976 significó una mutación de las estructuras sociales y urbanas, marcando el comienzo de una nueva etapa en la forma de “hacer ciudad” en nuestro país y en particular en la Ciudad de Buenos Aires. La desregulación del mercado inmobiliario de viviendas y la dolarización de la compraventa reconfiguraron la división social del espacio de la capital, instaurando un nuevo modelo de ciudad revanchista, exclusiva y excluyente. A partir de la crisis de 2001, comenzó un periodo de fuerte expansión de la construcción y del mercado inmobiliario que no se tradujo en mejores condiciones para el acceso a la propiedad de la vivienda para el conjunto de la población de la ciudad. A su vez, a partir de 2016, la implementación de nuevos créditos para vivienda indexados (UVA) y la aceleración del proceso devaluatorio de nuestra moneda crearon las condiciones para la “tormenta perfecta”, la cual se evidenciaría con

la pandemia de COVID19 y las medidas de aislamiento preventivo (ASPO) durante 2020. En el presente artículo analizamos los cambios acontecidos en el sector de la construcción, en el mercado inmobiliario y en el precio del m<sup>2</sup> dando cuenta de la configuración de una ciudad, si bien heterogénea, en un claro retroceso respecto del acceso a la propiedad de la vivienda como forma predominante de tenencia.

## **La instauración de un nuevo paradigma (1976-2001)**

El proceso de expansión metropolitana acontecido durante la década de 1960 había significado, de hecho, un proceso de renovación urbana “parcela por parcela” (Torres, 1993), pero fue hacia fines de la década de 1970, con la dictadura cívico-militar, cuando se produjeron las transformaciones sociales y urbanas de mayor importancia.

El efecto de los tres proyectos emblemáticos de la dictadura —la erradicación de villas miseria, el programa de autopistas urbanas y la desregulación del mercado inmobiliario de viviendas— reconfiguró el entramado social y urbano de la capital, instaurando un nuevo modelo de ciudad revanchista, exclusiva y excluyente.

La finalización de la regulación del mercado de alquileres, en el cual los precios se encontraban “congelados” por ley desde 1943<sup>3</sup>, propició un fuerte golpe al mercado de vivienda. Sin embargo, el mayor impacto social lo produjo el programa de erradicación de villas, una remoción quirúrgica ejecutada en pocos días o semanas, según el caso, que tuvo su momento de mayor violencia en vísperas del mundial 78<sup>4</sup>.

En el censo de 1980<sup>5</sup> se registró la mayor proporción de hogares propietarios de la vivienda hasta la actualidad, situación derivada de las décadas anteriores, la cual ya había comenzado a revertirse, mostrando en el censo de 1991 una menor participación tanto de hogares propietarios como de inquilinos, lo cual implicó un aumento de formas precarias de tenencia de la vivienda. Hacia

---

<sup>3</sup> Las transformaciones acontecidas en materia de políticas públicas e intervención estatal en la economía durante la “década peronista” entre 1945 y 1955, permitieron una mutación de largo alcance en el espacio metropolitano. En particular señalaremos a) las protecciones sociales y mejores condiciones para los trabajadores (los famosos 10 derechos básicos para los Trabajadores de 1947); b) El subsidio al transporte público y la célebre nacionalización de los Ferrocarriles que se encontraban en manos británicas; c) La ley de alquileres de 1943 y la ley de propiedad horizontal de 1948 d) Los préstamos hipotecarios no indexados.

<sup>4</sup> Se calcula por lo menos un desplazamiento de al menos 200.000 personas en estos procedimientos de erradicación (Oszlak, 1991).

<sup>5</sup> En trabajos anteriores hemos abordado el proceso de consolidación de la propiedad como forma dominante de tenencia de la vivienda en el periodo 1947-1960. Véase Iulita, 2019

el censo de 2001, se evidenció una mejora en el acceso a la tenencia propietaria a casi valores del censo de 1980, pero que claramente se revirtió en los años siguiente y hasta la actualidad, en un claro proceso de “inquilinización” por un lado y aumento de otras formas precarias<sup>6</sup> de tenencia de la vivienda. (ver cuadro 1)

Régimen de Tenencia (%)	Censo						Estimaciones GCBA		
	1947	1960	1980	1991	2001	2010	2015	2019	2021
Propietarios	17,6	45,6	67,8	60,4	67,6	56,4	50,6	53,6	53,1
Inquilinos	82,4	49,5	24,8	21,4	22,2	29,9	35,2	35,2	34,6

*Cuadro 1. Evolución del régimen de tenencia de la vivienda, Ciudad de Buenos Aires 1947-2021.*

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC, Censos Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1914, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010 y Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda y Finanzas GCBA), EAH 2021.

Por otra parte, la última dictadura cívico-militar también generó una nueva dinámica en el mercado inmobiliario, a partir de su desregulación y dolarización. Los procesos inflacionarios de las décadas anteriores habían tenido su punto más álgido durante la gestión del ministro de economía Celestino Rodrigo y el trágico “Rodrigazo” de 1975 con una devaluación de la moneda durante el primer semestre del orden del 400% (Gaggero y Nemiña, 2013:50). Estas situaciones de inestabilidad impactaron fuertemente en la moneda local como reserva de valor, la cual fue desplazada por el dólar al suprimirse todas las restricciones para su adquisición, y desregularse la entrada y salida de capitales durante la gestión del ministro de economía de la dictadura, José Martínez de Hoz (1976-81). Según Gaggero y Nemiña (2013:52), el proceso fue sumamente rápido, desde el comienzo de la dolarización del mercado inmobiliario en 1977, en tan sólo tres años, más del 90% de la oferta de vivienda ya se realizaba en la divisa norteamericana.

El rol del crédito hipotecario, centralmente gestionado a través del Banco Hipotecario Nacional (BHA) fue una herramienta imprescindible para la promoción a la vivienda. Principalmente a partir del primer gobierno peronista, cuando por primera vez se destinan volúmenes de financiamiento abundantes para solucionar el problema del déficit de vivienda desde el Estado (Gomez, J.L,

<sup>6</sup> Las formas precarias de tenencia incluyen: Propietario de la vivienda solamente, Ocupante en relación de dependencia o por trabajo, ocupante por préstamo, cesión o permiso, Ocupante de hecho de la vivienda y Otra situación. Esta situación representa más de un 10% de las formas de tenencia desde la década de 1980, llegando en los últimos 20 años a picos como en el año 2015 en el orden del 14,2% de los hogares.

2021:273). Esta concepción también llegará a su fin con la dictadura de 1976, reformando el BHN para que funcionara como banco comercial (Gaggero y Nemiña 2013:52), segmentándose así el crédito para los sectores medios y conformándose el Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) destinado a los sectores populares. A su vez, se promocionó el alquiler como opción mediante la campaña “alquilar es elegir” que buscaría dar sustento a la Ley 21342 de Normalización de Locaciones Urbanas.

La hiperinflación de 1989 marcó el final de la década, la cual en materia económica y social estuvo signada por la crisis<sup>7</sup> que sentó las bases para la implementación del programa de ajuste y estabilización que llevó adelante el ministro de economía Domingo Cavallo, el cual tuvo su piedra basal en la ley de convertibilidad<sup>8</sup> de 1991. Las políticas neoliberales profundizaron el cambio estructural iniciado en 1976 y Argentina se transformó en el “alumno ejemplar” para los organismos de financiamiento internacional al aplicar a rajatabla las recetas de ajuste. Entre ellas se destacan las privatizaciones de empresas estatales, reducción y eliminación de los organismos de regulación, apertura económica, quita de subsidios al consumo y la producción, reducción de la inversión en servicios públicos como educación y salud, la desregulación del mercado laboral y flexibilización laboral, entre otras.

En el intervalo censal 1980-1991, mientras que se produjo un incremento 11,4% en la cantidad de viviendas para la Ciudad de Buenos Aires, en materia de hogares propietarios no hubo modificaciones sustantivas. El impacto de las políticas económicas y de la hiperinflación de 1989 va a quedar plasmado en el censo de 1991 con una baja relativa de los hogares propietarios con el agravante de una baja simultánea en el peso de los hogares inquilinos, lo cual implicó una salida de los mismos de la relación de tenencia de la vivienda formal hacia el conjunto de “otras situaciones”, por supuesto, todas ellas de índole precaria.

La década de 1990, signada por la apertura externa y la paridad cambiaria incorporó un conjunto de nuevas prácticas, desde el consumo masivo en la vida cotidiana inundado por productos importados<sup>9</sup> (incluyendo alimentos y vestimenta) hasta las nuevas tiendas de cadenas y franquicias internacionales,

---

<sup>7</sup> Según Kosacoff, al finalizar la década de 1980 los indicadores económicos presentan una marcada disminución: -9,5% del PBI; -25% del PBI industrial; -15,8% el consumo; -70,1% la inversión y -25% el ingreso por habitante; mientras que se duplicó la tasa de desocupación abierta, el nivel de empleo manufacturero descendió en torno al 30% y el salario medio real industrial fue un 25% inferior al de comienzos de la década (Kosacoff, B: 1996)

<sup>8</sup> La misma fijó el tipo cambiario nominal en un peso equivalente a un dólar estadounidense y obligaba a sostener la base monetaria a partir de las reservas.

<sup>9</sup> El impacto de la desindustrialización selectiva a causa de la apertura económica durante la década de 1990 generó un incremento constante de la desocupación superando el 10% en 1993 y el 20% desde 1995, al momento de la crisis del 2001 el mismo rondaba el 25% para el AMBA (Iulita, 2017).

así como nuevos espacios de consumo, los *shoppings center*. A su vez, la sensación de pertenecer al primer mundo mediante una moneda apreciada y el acceso al ahorro en moneda fuerte, posibilitó tanto el turismo internacional como el acceso a la propiedad de la vivienda para quienes poseían capacidad de ahorro<sup>10</sup>.

El ingreso de capitales con ganancias garantizadas en dólares impactó directamente en el mercado inmobiliario, el cual se revitalizó y constituyó uno de los “motores del crecimiento” de la década. Sobre las “heridas” en el entramado social y urbano que había generado la dictadura con la erradicación de villas, la demolición de viviendas para la creación de autopistas<sup>11</sup> y el abandono de equipamiento e infraestructura urbana, rápidamente se comenzaron a montar proyectos de gran envergadura como la reconversión del antiguo Puerto Madeiro, a imagen de los modelos empleados por el urbanismo de Barcelona, bajo la forma de proyectos público-privados, utilizando como aporte estatal las tierras públicas (Prévôt Schapira, 2001, 2002). Así también se refuncionalizaron antiguos edificios municipales, fábricas y otras infraestructuras urbanas. Uno de casos más emblemáticos ha sido el antiguo mercado de abastecimiento de la ciudad convertido en un shopping center en el barrio del Abasto.

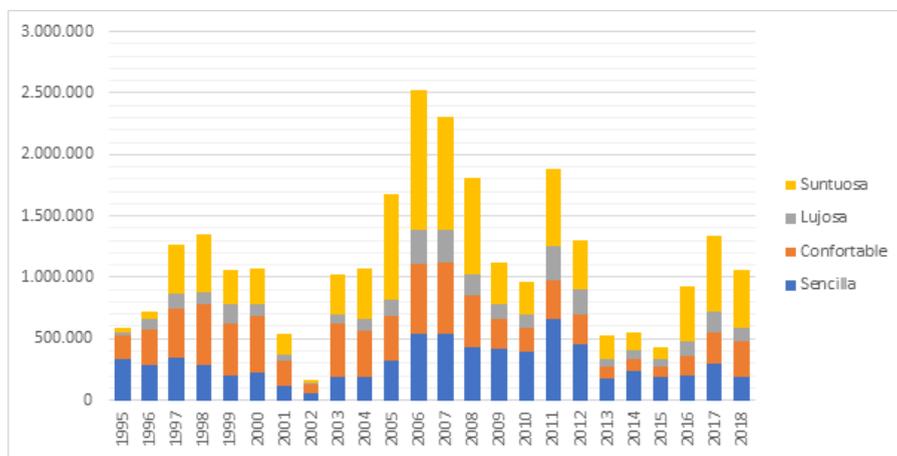
En cuanto al sector de la construcción, la década de 1990 comenzó con una superficie permitida para la CABA del orden del millón de m<sup>2</sup> (ver figura 1), de los cuales un 45% se encontraba orientado a la producción de departamentos (multi-viviendas) y un 40% a “otros destinos”<sup>12</sup>. Sin embargo, este metraje aumentó rápidamente, promediando la década con más de 1.6 millones de m<sup>2</sup> habilitados para la edificación, con picos de 2.2 millones m<sup>2</sup> para los años 1994/97/98 y con caídas a los 1.2 millones de m<sup>2</sup> a causa del “efecto tequila”<sup>13</sup>, el cual impactó fuertemente en la economía local. A su vez, la cantidad de transacciones de compraventa, también se incrementó rápidamente al ritmo del mercado, repercutiendo la antes mencionada crisis en una reducción del 19,7% de las operaciones entre 1994-5 (ver figura 2). Luego del “efecto tequila” el sector reaccionó positivamente con un promedio de 1.8 millones de m<sup>2</sup> y más de 70 mil transacciones de compraventa en promedio para el lustro. La década terminó con 10 millones de m<sup>2</sup> de vivienda nueva habilitada y 5.7 millones de m<sup>2</sup> para otros destinos (ver figura 1).

<sup>10</sup> Durante la década del '90 mediante la paridad cambiaria se reduce fuertemente la inflación hasta llegar al fin de la década con un periodo de recesión y deflación.

<sup>11</sup> Algunos proyectos como la ex – Autopista 3, abandonado luego del desplazamiento de la población que residía en parte de la traza, continúan hoy como “heridas” en el entramado urbano que están siendo apropiadas por el capital inmobiliario.

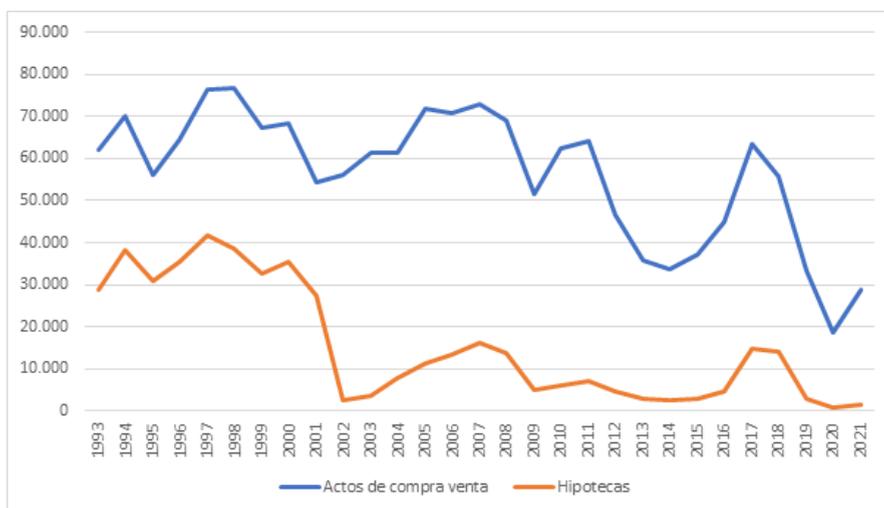
<sup>12</sup> La categoría incluye toda aquella edificación no destinada para la vivienda y contempla desde comercio, hotelería, educación, salud, transporte, gastronomía, industria, etc.

<sup>13</sup> Tras la entrada en vigencia del tratado de libre comercio de América del Norte, la disponibilidad de divisas permitió el financiamiento de la economía mexicana, pero ante los escasos de reservas internacionales, el peso mexicano se devaluó rápidamente generando un impacto en el resto de las economías de la región.



**Gráfico 1. Evolución de los m² según permisos de obra nueva (multi-vivienda) 1995-2018, CABA.**

Fuente: Elaboración propia en base datos de la Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Economía y Finanzas GCBA) sobre la base de datos del Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires.



**Gráfico 2. Evolución de actos de compraventa e hipotecas 1993-2021, CABA.**

Fuente: Elaboración propia en base datos de la Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Economía y Finanzas GCBA) sobre la base de datos del Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires.

La década de 1990, presentó características sumamente importantes para comprender la actual situación del acceso a la vivienda en la CABA. Por un lado, cabe destacar la relevancia de la compra con hipoteca durante todo el periodo, que según las series presentadas actualmente por la Dirección General de Estadística y Censos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (DGEyC-GCBA)<sup>14</sup> discrepan notablemente de las anteriores (véase Baer y Kauw, 2016). En este sentido, las compras con hipoteca oscilaron entre el 46% y el 55% para el periodo 1993-2001. Esto se debe, fundamentalmente, a las condiciones que propició la ya mencionada convertibilidad para disminuir las tasas de interés luego de los bruscos procesos hiperinflacionarios de fines de la década de 1980. Sin embargo, dicho proceso también implicó hacia el final del periodo, un cambio sustancial en los mecanismos de financiamiento en la adquisición de la vivienda.

Mientras que las compras con hipoteca tradicionalmente se apoyaban en el financiamiento de organismos y bancos públicos (principalmente el BHN y bancos provinciales y locales) y privados de la plaza local, durante la década de 1990 la apertura de la economía a los flujos externos de capital (incluyendo los orientados a la especulación en el corto plazo) dieron lugar a una mayor disponibilidad de créditos tanto por parte del sistema bancario como de otras entidades financieras. Banzas y Fernández (2007) señalan que dicho proceso desembocó en una dolarización de las carteras y de los préstamos, pasando estos del 26% en 1994 al 65% de los créditos para 1998. En ese sentido, los autores señalan que tan solo un 30,5% de las operaciones de compra con hipoteca fueron financiadas por el sistema bancario en dicho periodo. A su vez, a medida que la política de caja de conversión anclada al dólar estadounidense evidenciaba su agotamiento, las entidades de préstamo comenzaron a introducir créditos en dólares, tanto a tasa fija como variable.

Los años de la crisis socioeconómica más profunda de nuestro país que comúnmente se circunscriben a 2001 merecen por cierto un estudio pormenorizado aparte: sin embargo, resaltaremos solo algunas cuestiones vinculadas al acceso a la vivienda:

1) Al advenimiento de la crisis, a 25 años de las políticas de erradicación de villas de la dictadura cívico-militar de 1976, la población en villas y asentamiento volvía a representar un 3,9% de la población de la ciudad, cifra que continuará creciendo hasta la actualidad<sup>15</sup>;

---

<sup>14</sup> La Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Economía y Finanzas GCBA) elabora la serie estadística sobre la base de datos del Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires. La presente serie histórica presenta diferencias respecto de publicaciones anteriores debido a cambios en la metodología utilizada para la medición.

<sup>15</sup> Se estima que en la actualidad la población en villas y asentamientos de la ciudad asciende a 400.000, un 15% de la población de la CABA

2) La “desestabilización de los estables” (Castel, 1995) y la nueva pobreza “puertas adentro” (Kessler y Di Virgilio, 2008) durante la década de 1990 acontece, tanto con pérdida de la propiedad para los sectores medios y populares, como con un deterioro sustantivo de las condiciones económicas. Lo que pondrá en jaque a la vivienda como reserva de valor a largo plazo (intergeneracional), favoreciendo los procesos de renovación-inversión y el consiguiente desplazamiento poblacional;

3) La desterritorialización de la “nueva pobreza” en la CABA y los distintos recorridos de pauperización y caída de las clases medias junto a la devaluación de la moneda local, luego de la salida de la convertibilidad. Situación que impactó en los mercados y sub mercados de tierras y viviendas de la ciudad, en los se produjo una caída del 43% en el precio promedio del m<sup>2</sup> para la CABA, descendiendo de u\$s890 a u\$s505. De esta forma, el año 2002 representó una oportunidad para quienes contaban con la liquidez en dólares necesaria para acceder a una vivienda: mientras que la construcción se frenó, evidenciándose en una caída de casi 300.000 m<sup>2</sup> de permisos de obra nueva.

## **De la crisis al *boom*? Expansión del mercado sin cambios significativos en el acceso a la vivienda (2003-2015)**

El periodo de recuperación económica iniciado a partir de 2003 implicó ganancias para un conjunto de sectores desde el agroexportador hasta la producción de bienes y servicios para el consumo local (textiles, electrodomésticos, etc.); así como una mejora real en los ingresos para el conjunto de la población. La estabilidad macroeconómica observada en el tipo de cambio, la inflación y las bajas tasas de interés, orientó la inversión a los inmuebles como reserva de valor, demandando y activando el ciclo virtuoso del sector de la construcción; el cual por sus encadenamientos, incide en el conjunto de la economía. Esto ha sido central al observar el mejoramiento en los ingresos, el empleo formal y las condiciones de vida de la población durante todo el periodo. A su vez, las políticas redistributivas y la paulatina valorización de la moneda, manteniendo aún competitividad internacional, abrieron un nuevo ciclo de créditos hipotecarios con tasas de interés negativas a largo plazo.

De allí que la recuperación del mercado inmobiliario se aceleró rápidamente a partir de 2003, con una suba interanual del 9% en la compra-venta que se sostuvo hasta el año 2005, alternando periodos positivos y negativos.

En 2005, se produjo un incremento interanual del 17%, situación que se mantuvo hasta la crisis internacional de 2008-2009 y su correlato local, siendo

este último el de peor desempeño hasta la implementación del “cepo al dólar”<sup>16</sup>. A su vez, la cantidad de m<sup>2</sup> medidos en permisos de obra, llegaron a los valores del “boom” de la década de 1990 y en los tres años siguientes alcanzaron un promedio de tres millones. Si tomamos el periodo 2001-2019, el precio del m<sup>2</sup> sólo volvió a bajar levemente para la Ciudad de Buenos Aires en 2013 y 2019 (8% y 1,1% respectivamente). En tanto que la evolución entre 2002-2016, presenta un aumento del m<sup>2</sup> construido del 440% (medido en dólares estadounidenses) para el conjunto de la ciudad.

La recuperación de los años 2010-2011, llevó la cifra de compraventa de inmuebles a valores similares a los de 2004, mostrando un claro retroceso respecto de los máximos alcanzados en 2007. El impacto de la regulación cambiaria en el mercado inmobiliario de la CABA inició un ciclo descendente en la compraventa que comenzó en diciembre de 2011 y se prolongó hasta febrero de 2015, cuando se revierte el signo negativo en la comparación interanual mes a mes. La década poscrisis 2003-2012, presenta un saldo de 20 millones de m<sup>2</sup> permisos de obra (el doble de la década de 1990), con 16,2 millones de m<sup>2</sup> para viviendas multifamiliares y 4,3 millones para otros destinos.

Como se ha mencionado anteriormente, la crisis del 2001 implicó un duro golpe tanto a la compraventa de propiedades como al precio de las mismas. A la salida de la convertibilidad (año 2002), las compras con hipoteca representaron tan solo el 4,4% de las transacciones. Situación que fue mejorando notablemente hasta llegar a los valores máximos en el año 2007, previo a la crisis internacional iniciada por las “hipotecas subprime”, cuando las compras con crédito hipotecario alcanzaron el 22,5% de las transacciones en la Ciudad de Buenos Aires. Este escenario se mantuvo a pesar de la crisis de 2008 bajando a un 20,3%. Sin embargo, luego de esa fecha se produjo una rápida desaceleración, la cual se evidenció en 2009, con una caída en las compraventas del 25% interanual, y del 50% respecto de las compras con hipotecas, cayendo al 10,5% de las operaciones.

A pesar de ello, como lo hemos señalado anteriormente, el precio en dólares de las propiedades continuó su ascenso hasta 2013, mientras que las compras con hipoteca recién recuperaron su protagonismo, una década más tarde (en 2017) y a raíz de la implementación de los créditos UVA.

---

<sup>16</sup> El denominado “cepo al dólar” fueron una serie de restricciones a la compra de moneda extranjera que implementadas entre 2011 y 2012 que condicionaron la adquisición de moneda extranjera para atesoramiento, produciendo un desdoblamiento del mercado cambiario con una amplitud en aumento entre la moneda legal y la “paralela” hasta su finalización con el cambio de gobierno en diciembre de 2015.

## La “tormenta perfecta”: condiciones para una megacrisis (2016-2021)

El 10 de diciembre de 2015 llegó al gobierno nacional la alianza Cambiemos, luego de 8 años de gobierno en la CABA, logrando la coincidencia de signo político entre ambas unidades administrativas. La presión ejercida desde los medios de comunicación sobre las restricciones a la compra de divisas había encontrado voceros en referentes del sector inmobiliario, quienes sostenían que el problema del sector era exclusivamente la restricción a la compra de divisas.

La quita de restricciones para la compraventa de dólares y la desregulación del tipo de cambio impactaron en el precio del dólar, el cual aumentó un 40,6% en menos de una semana. A los tres meses, el incremento había llegado al 58,1%, elevando el conjunto de precios de los bienes de consumo e iniciando un claro retroceso en el poder adquisitivo de la población. Por su parte, el mercado inmobiliario reaccionó rápidamente con la ejecución de operaciones que estaban a la espera de la liberalización del mercado cambiario.

Los analistas coincidían en que la recuperación del mercado inmobiliario era sólo posible reactivando el crédito hipotecario, para lo cual el gobierno lanzó un nuevo instrumento en marzo de 2016, los créditos UVA<sup>17</sup> (Unidad Valor Adquisitivo), constituyéndose como la principal herramienta crediticia que en marzo de 2018 antes de la megadevaluación de mayo, representaba más del 90% de los créditos personales.

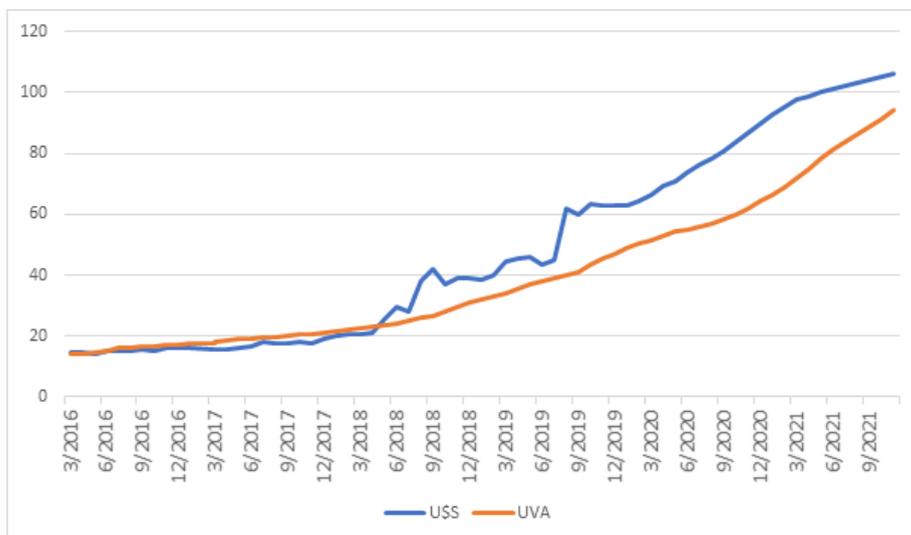
La implementación de los créditos UVA en el mes de abril de 2016, tuvo un efecto positivo a partir del segundo semestre, en el cual la suba de la divisa norteamericana se desaceleró<sup>18</sup>, cerrando el año con cinco veces la cantidad de compraventas con hipoteca respecto a enero del mismo año y aumentando su participación al 15% del total de operaciones. El 2016 presentó un saldo positivo

---

<sup>17</sup> Los créditos UVA, tomaron como modelo a las Unidades de Fomento (UF) establecidas en Chile en 1967 como una herramienta para ajustar los ahorros a partir de la variación en los precios. En Argentina, el valor de cada UVA se ajusta de acuerdo al coeficiente CER (Coeficiente de Estabilización de Referencia) elaborado diariamente por el Banco Central de la República Argentina, el cual refleja la dinámica de la inflación a partir de la variación de los precios. El principal objetivo de las UVA era generar un instrumento que sirva como reserva de valor sin acoplarlo al precio del dólar o utilizar las tasas de interés variables. Sin embargo, el principal problema del instrumento es que se actualizan el interés y el capital a partir de los precios que ya aumentaron, pudiendo aumentar aún más que el precio del dólar en situaciones de atraso cambiario y pudiéndose prologar indefinidamente en cuando los salarios aumentan por debajo de la inflación, ya que, al no poder superar cierto porcentaje de los ingresos, se actualizan el monto y los plazos del crédito.

<sup>18</sup> Durante el segundo semestre el incremento del dólar fue del 13,4%, mientras que al año de gobierno de la alianza Cambiemos, la suba de la divisa acumulaba un 65,3%

respecto al total de operaciones de compraventa que se incrementaron en un 20,4% respecto de 2015, augurando un 2017 de plena expansión.



**Mapa 1. Precio del m2 en U\$S para unidades usadas de 2 ambientes por barrio, 3er. trimestre 2015.**

Fuente: Elaboración propia en base datos de la Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Economía y Finanzas GCBA).

El sistema bancario rápidamente desarrolló paquetes basados en las UVA, desde los préstamos hipotecarios para vivienda única, segunda vivienda y adquisición de automotores; y durante 2017, año de elecciones de medio término, el precio del dólar tuvo un incremento del 17,1% mientras que la inflación estuvo en el orden del 25%, a partir de los fuertes aumentos de las tarifas de los servicios de gas y electricidad. Las paritarias salariales rompieron los techos previstos por el gobierno y en algunos casos consiguieron “ganarle” a la inflación y disminuir la pérdida de salario real registrada durante el año anterior.

En dicho contexto se volvió a un volumen de operaciones similar a los años 2010-2011, que si bien estaban lejos de los montos del periodo 2005-2008, significaron una recuperación interanual del 40,9%. Y, hacia diciembre la cantidad de operaciones con hipoteca se había triplicado respecto de enero del mismo año, llegando a representar el 29%. Los meses previos a la megadevaluación de mayo de 2018 presentaron resultados muy positivos en su variación interanual, con un 37% de incremento promedio en las operaciones para el primer cuatrimestre y

las compras con hipoteca registraron un récord durante enero, al representar el 47,8% de las operaciones. Hacia fines de abril, el dólar ya se había apreciado un 8% en el año, un mes después el 33%, y un 55% al comenzar el segundo semestre. Al cierre del año el incremento fue del 105%.

La dolarización de las tarifas de los servicios domiciliarios y del combustible repercutieron en la inflación, y por ende en las cuotas de los créditos UVA. Una buena parte de la publicidad sobre los mismos hacía hincapié en sus cuotas mensuales inferiores al precio de un alquiler; sin embargo, la pérdida de poder adquisitivo y las cláusulas de actualización de los contratos, dejaron al precio de los alquileres muy por debajo de lo requerido para cubrir los créditos UVA (ver Gráfico 3).

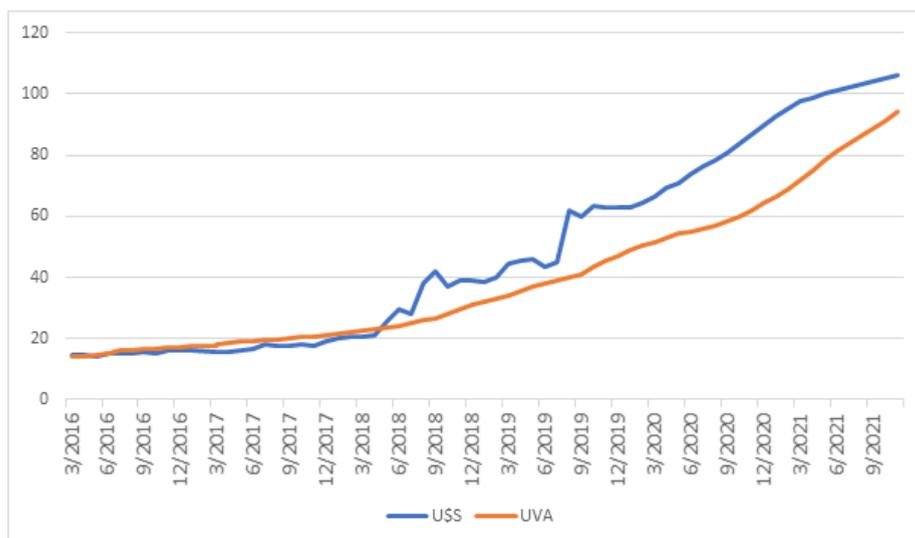


Gráfico 3. Evolución del precio del dólar estadounidense y precio de UVA 2016-2019, CABA.

Fuente: Elaboración propia en base datos del Banco de la Nación de la República Argentina.

Los agentes inmobiliarios señalaron rápidamente lo que ocurría durante el contexto de megadevaluación, a quienes habían solicitado un crédito UVA se les otorgó el dinero en pesos, el cual no alcanzaba para comprar la misma cantidad de dólares. Esto implicó una cancelación de aproximadamente el 30% de las operaciones programadas y abrió la puerta a una serie de medidas orientadas

a que las cuotas mensuales de los créditos UVA no superaran en un 10% los incrementos salariales, prolongando así la duración de los créditos.

Durante el primer semestre de 2019, la crisis del sector se agudizó, con una caída promedio del 50% en la compraventa de propiedades respecto al mismo periodo del año anterior. Mientras que las expectativas estaban puestas en las elecciones presidenciales de octubre de ese año, el 11 de agosto de 2019 se realizaron las elecciones primarias, abiertas, simultáneas y obligatorias (PASO) marcando una contundente derrota para la coalición gobernante. Sin perspectivas para revertir la derrota, el Presidente de la Nación decidió no intervenir en los mercados, generando una corrida cambiaria (con una devaluación del peso del 21,3%) y un desplome de la bolsa (una caída del 37%). El 1 de septiembre se volvió a instalar un nuevo control de cambios<sup>19</sup>, lo que da inicio un nuevo desdoblamiento del mercado formal e informal<sup>20</sup>.

Desde su implementación, en abril de 2016, al momento del nuevo control de cambios las UVA aumentaron su precio un 185,7%, en una tendencia alcista constante que acompañó al incremento de la divisa estadounidense. En efecto, el dólar aumentó 316,7% para el mismo periodo. Sin embargo, aunque pareciera que los tomadores de créditos UVA “ganaron” al estar por debajo de la suba del dólar, en términos reales, a dichos créditos se les sumó una tasa fija de entre el 7,74% y 14% y los costos financieros de la entidad bancaria emisora.

La crisis ya se había consolidado y se hizo notorio su impacto en el mercado de vivienda con una caída interanual del 40% en el volumen de compraventa y aquellas con hipoteca fueron solo un 8,6%. Aún con los señalados altibajos, el periodo 2006-2018 terminó con un aumento promedio para el precio del m<sup>2</sup> en dólares que osciló en promedio entre 131% y 154% con incrementos máximos para barrios como Núñez y Villa Urquiza del orden del 195% y 182% respectivamente.

Debemos aclarar que, a partir de las restricciones a la compra de moneda extranjera de 2011-2012 se produjeron “innovaciones” a la hora de garantizar el acceso a las unidades nuevas. Las empresas constructoras y comercializadoras optaron por estrategias mixtas para financiar los emprendimientos, principalmente cobrando anticipos del 40%-50% del valor de la propiedad en dólares y el resto en cuotas tanto en pesos como en dólares (de 12 a 30 cuotas). Posteriormente se incorporó la figura de “dólar ladrillo” o sus variaciones que implicaron el precio de la unidad pagado en pesos, pero con una actualización según el índice de precios de la Cámara Argentina de la Construcción (CAC), lo cual da cuenta de

---

<sup>19</sup> En esta oportunidad primero se limitó la compra a u\$s10.000 y el 28 de octubre, luego de un proceso

<sup>20</sup> Luego de un año, el dólar oficial minorista pasó de \$58,41 a \$78,50 para la venta, mientras que el dólar “blue” trepó de \$63,50 a \$133, dando cuenta de la devaluación y amplitud de la brecha entre la cotización oficial y el informal.

la flexibilidad del sector para financiar la actividad en un segmento altamente reductible. A partir de allí, observamos una separación entre las curvas de precios promedio para unidades nuevas y usadas, las primeras “sosteniendo mejor” un precio “en dólares” que en realidad implicó un financiamiento en pesos.

A comienzos de marzo de 2020, el arribo de la pandemia de COVID19 a la Argentina se tradujo en una serie de políticas del gobierno nacional coordinadas con las distintas unidades administrativas. El 19 de marzo, mediante el decreto 297/2020 el Poder Ejecutivo implementó el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), el cual instauró los controles y restricciones a la circulación de las personas en el territorio nacional. Rápidamente la “cuarentena” puso en evidencia, lo que una parte del arco político y académico venía exponiendo sistemáticamente desde hacía varias décadas, una situación habitacional y urbana de gran complejidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en su región metropolitana<sup>21</sup>.

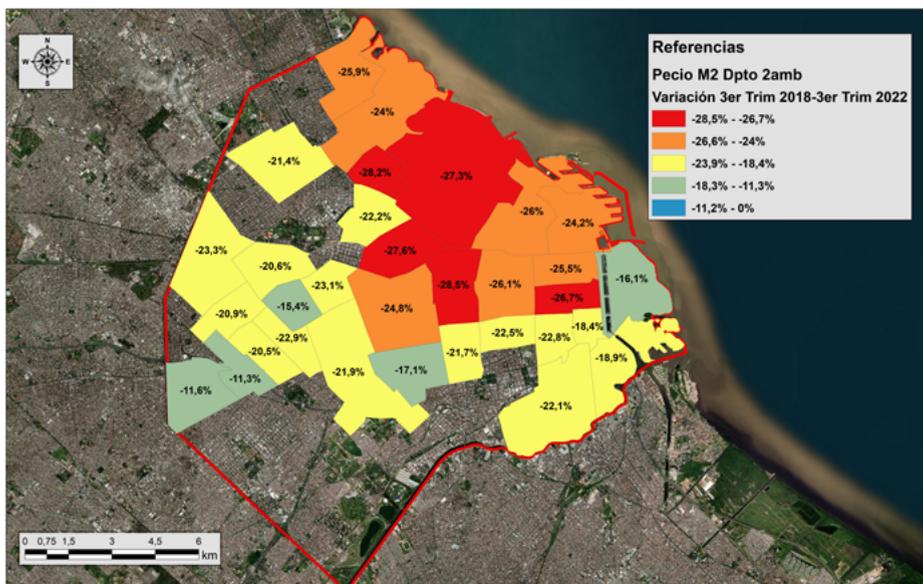
Por otra parte, el ASPO puso de manifiesto las condiciones del hábitat y la vivienda, en una ciudad en la cual se ha llegado a proporciones mínimas de propietarios de la vivienda (alrededor del 53,6%); mientras que el 35,2% son inquilinos y el restante 11,3% poseen formas precarias de tenencia. A su vez, solo la mitad de los hogares (52%) presenta una ocupación inferior a una persona por ambiente en la vivienda, y un 7,8% de los mismos presenta más de 2 personas. Los hogares en la antedicha situación e interpelados por la situación económica, pusieron en primer plano la imposibilidad de los mismos de hacer frente a los gastos de arrendamiento; por lo cual el gobierno nacional implementó un congelamiento de alquileres junto con un freno a los desalojos por el plazo de 60 días, mediante el decreto 320/2020 con fecha 29/3/2020. Esta fue la primera intervención directa sobre el mercado inmobiliario desde la desregulación propiciada por la última dictadura cívico militar.

Por primera vez desde que se tiene registro, se detectó un periodo tan largo de caída del precio promedio en dólares del m<sup>2</sup> en la CABA, el cual ronda en promedio el 20% pero llega hasta el 30% dependiendo el barrio y las características de la unidad. Si bien el 2020 es señalado como el peor año, debido al ASPO, luego de dos años los precios se han retrotraído a valores previos a 2015. Todavía nos encontramos en una situación de baja cantidad de operaciones (ya equiparando a los peores años de las últimas décadas como 2014 en torno a 33.000 actos en el comparativo interanual entre julio de 2021-2022), pero con una falta de créditos

---

<sup>21</sup> El ASPO puso de manifiesto la vulnerabilidad de la población frente a la pandemia, ya que distintas esferas que “funcionaban” en la anterior “normalidad” rápidamente eclosionaron. En tal sentido economía informal y los empleos precarios sin protecciones o con una parte cubierta con protecciones sociales y otra “en negro” requirió la rápida intervención del estado para mitigar los efectos de la crisis económica.

a tasas fijas o negativas en términos reales que permitan acceder a la propiedad de la vivienda. Por otra parte, se calcula que el stock de viviendas a la venta, reforzado por la retirada de propiedades del mercado de alquiler, ha llevado a la cifra de más de 163.000 unidades<sup>22</sup>. Según los portales inmobiliarios, llevará más de seis años que esas propiedades logren cambiar de manos.



Mapa 2. Variación del precio del m2 en U\$S para unidades usadas de 2 ambientes por barrio. 3er. trimestre 2018-3er trimestre 2022.

Fuente: Elaboración propia en base datos de la Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Economía y Finanzas GCBA).

<sup>22</sup> Según Radar Inmobiliario el stock de departamentos en venta en Buenos Aires durante marzo/22 se sostuvo en niveles récord. Para enero/2022, Zonaprop promedió 119.613 departamentos (+14,8% interanual y +0,2% mensual) y sumó 46 meses de incremento interanual. Argenprop señala 44 meses de suba interanual de stock (+16,5% interanual en febrero/2022). Fuente: <https://lavozinmobiliaria.com.ar/nota/1716/sigue-creciendo-el-stock-de-viviendas-en-venta-en-buenos-aires/>

## Algunas consideraciones finales

Durante la segunda década del siglo XXI, la Ciudad de Buenos Aires sumó 10.206.635 m<sup>2</sup> construidos (2011-2021), llegando a aproximadamente 30 millones de m<sup>2</sup> en los últimos 30 años. Sin embargo, el impacto sobre el acceso a la vivienda mediante el mercado formal ha estado bastante restringido. La situación sería todavía mucho más grave si no se contara con los programas de vivienda del Instituto de la Vivienda de la Ciudad y su plan de urbanización sobre las villas existentes, y los distintos programas Pro.Cre.Ar. Intervenciones con características que no forman parte de la dinámica del mercado inmobiliario de la CABA. Por ende, incentivar el sector inmobiliario y propiciar condiciones privilegiadas para los desarrolladores no se tradujo en una mejora en el acceso a la vivienda.

La nueva Ley de Alquileres 27.551 prometía resolver parte de la ecuación, pero los pedidos de suspensión y modificación por las cámaras de propietarios e inmobiliarias han puesto en suspenso la primera intervención en dicho mercado, desde la irrupción de la dictadura de 1976. La crisis de la vivienda y su mercado evidencia —una vez más— su incapacidad para servir como mecanismo autónomo para el acceso a un bien primordial en toda sociedad. A su vez también hemos podido observar que no alcanzan las intervenciones parciales, y que los cuatro puntos más disputados y resistidos: 1) Ampliación de plazo mínimo de contrato de alquiler a tres años, 2) Opciones de Garantía (personal, fiador, propiedad, garantía bancaria), 3) Índice de Actualización (índice precios al consumidor —IPC— y la evolución de la remuneración promedio de los trabajadores del sector privado formal —RIPE—) y 4) el registro de los contratos en AFIP; presentaron resultados exiguos, ya que, sin una política rigurosa en cuanto a la vivienda vacía, la especulación inmobiliaria y la regulación de los actores más poderosos (propietarios de múltiples viviendas, agencias inmobiliarias, desarrolladores inmobiliarios). Por consiguiente, una legislación que solo interviene parcialmente tampoco logra revertir la situación descripta.

Como señalan Baer y Di Giovambattista (2018) entre 2015 y 2018 el poder adquisitivo de los porteños se redujo sustancialmente respecto de las unidades tanto para la compra como para el alquiler de vivienda, con un aumento diferencial de precios según distintos barrios. Está claro que la imposibilidad de acceder a la propiedad de la vivienda en la CABA deriva a dichos hogares, en primer término, al mercado de alquiler y subsecuentemente en épocas de crisis, o bien a regímenes informales o precarios, o bien a fuera de la ciudad. Este último mecanismo de expulsión, así como presenta una línea de continuidad con las políticas establecidas por la dictadura cívico-militar de 1976 y su imposición de “Merecer la Ciudad” (Ozslak, 1993) también nos remonta a pensar lo que Hartman (1984) y otros han correctamente identificado bajo la consigna “*The Right to*

*Stay Put*" (Newman y Wyly, 2006, Slater, 2006). En tanto derecho de permanecer y habitar en la ciudad, no solo en lo inmediato sino en una perspectiva intergeneracional y en la escala local/barrial. Para lograr dicho objetivo, solo el acceso al crédito ha demostrado cierto éxito, pero siempre que el fin último de estos sea el acceso a la vivienda y no garantizar las ganancias de los bancos como hemos presentado respecto de los créditos UVA.

En definitiva, sin un claro plan de acceso a la vivienda sustentable en el mediano y largo plazo y solo con políticas fragmentarias no podremos salir de esta crítica situación. La estabilidad macroeconómica (inflación, tipo de cambio, salario real) son una condición importante pero no suficiente sin intervenciones estructurales en el mercado inmobiliario y en el sistema crediticio bancario.

## Referencias bibliográficas

- Álvarez, G & Iulita, A. (2013). Cambios en la división social del espacio metropolitano en el Área Metropolitana de Buenos Aires. República Argentina. Período 1980 — 2010". *Actas del XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina*, UGI-IGU. Lima, Perú. Recuperado de: [https://www.academia.edu/39259060/CAMBIOS\\_EN\\_LA\\_DIVISI%C3%93N\\_SOCIAL\\_DEL\\_ESPACIO\\_METROPOLITANO\\_EN\\_EL\\_%C3%81REA\\_METROPOLITANA\\_DE\\_BUENOS\\_AIRES\\_REP%C3%9ABLICA\\_ARGENTINA\\_PER%C3%8DODO\\_1980\\_2010](https://www.academia.edu/39259060/CAMBIOS_EN_LA_DIVISI%C3%93N_SOCIAL_DEL_ESPACIO_METROPOLITANO_EN_EL_%C3%81REA_METROPOLITANA_DE_BUENOS_AIRES_REP%C3%9ABLICA_ARGENTINA_PER%C3%8DODO_1980_2010)
- Ballent, A. (2005). *Las huellas de la política: vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires: Ed.Universidad Nacional de Quilmes.
- Baer, L. E., y Di Giovambattista, A. P. (2018). Nuevas condiciones de acceso residencial en la ciudad de Buenos Aires: el impacto del crédito y la macroeconomía en el mercado de compraventa y alquiler de vivienda formal. *Revista Voces del Fénix*, (71), 132-139. Recuperado de <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/nuevas-condiciones-de-acceso-residencial-en-la-ciudad-de-buenos-aires-el-impacto-del-credito-y-la-macroeconomia-en-el-mercado-de-compraventa-y-alquiler-de-vivienda-formal/>
- Baer, L. y Kauw, M. (2016). Mercado inmobiliario y acceso a la vivienda formal en la Ciudad de Buenos Aires, y su contexto metropolitano, entre 2003 y 2013. *Revista EURE*, 42(126), 5-25. Disponible: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1676>
- Banzas, A., y Fernández, L. (2007). El financiamiento a la vivienda en Argentina. Historia reciente, situación actual y desafíos (Documento de Trabajo N° 18). Buenos Aires: Cefid-Ar. Recuperado de <https://www.iade.org.ar/system/files/dt18.pdf>
- Castel, R. (1995). *La metamorfosis de la cuestión social*. Buenos Aires: Paidós.

- Cosacov, N. (2012). Alquileres e inquilinos en la Ciudad de Buenos Aires. Una radiografía. *Documentos del Laboratorio de Políticas Públicas*, Buenos Aires. Recuperado de <https://esnuestralaciudad.org/wp-content/uploads/2015/11/COSACOV-Alquileres-e-inquilinos-en-la-CABA.-Una-radiografia.pdf>
- Ministerio de Hacienda del GCABA, Dirección General de Estadística y Censos (2020), Precio promedio del m<sup>2</sup> (dólares) de departamentos en venta de dos ambientes usados por comuna. En <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=109648>
- Gaggero, A., y Nemiña, P. (2022). Origen y consolidación de la dolarización del mercado inmobiliario en Argentina. *Ensayos de Economía*, 32(60), 136-159. Disponible: <https://doi.org/10.15446/ede.v32n60.92443>
- Gómez, J. L. (2021). Una empresa pública de vivienda: el Banco Hipotecario Nacional durante el peronismo. En Jáuregui, A.; Belini, C. (compiladores) *Desafíos a la innovación, Intervención del Estado e industrialización en la Argentina (1930-2001)* Buenos Aires: TeseoPress. <https://www.teseopress.com/desafios>
- Hartman, C. (2002 [1984]). *Right to stay put*. Reimpreso en: *Between eminence and notoriety*. CUPR Press, New Brunswick
- Ministerio de Economía, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (1947, 1960, 1980, 1991, 2011 y 2010). Censo nacional de Población, Hogares y Viviendas. Buenos Aires: INDEC.
- Iulita, A. (2017). Desindustrialización en el Área Metropolitana de Buenos Aires, impronta territorial del (des) empleo industrial hacia el Censo Nacional 2001. *Revista de Investigaciones y Ensayos Geográficos*, 1(14), 10-36.
- Iulita, A. (2019). Cambios en el Régimen de Tenencia de la Vivienda en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1947-2010) En A. Liberali, S. Vidal-Koppmann (Dir.), *Movilidad y pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial* (pp. 289-310). Buenos Aires: CETAM-FADU-UBA.
- Jaramillo, S. e IBÁÑEZ, M. (2002). Elementos para orientar una política estatal sobre alquiler de vivienda urbana en Colombia. *Documentos de Trabajo del CEDES* (14). Bogotá: CEDES.
- Kosacoff, B. (1996). La industria argentina: de la sustitución de importaciones a la convertibilidad. En: *Estabilización macroeconómica, reforma estructural y comportamiento industrial: estructura y funcionamiento del sector manufacturero latinoamericano en los años 90* (pp. 125-162). Buenos Aires: Alianza Editorial.
- Newman, K., y Wyly, E. K. (2006). The right to stay put, revisited: Gentrification and resistance to displacement in New York City. *Urban studies*, 43(1), 23-57.
- Oszlak, O. (1991). *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Estudios Cedes. Buenos Aires: Editorial Humanitas.

- Prévôt-Schapira, M. F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles latinoamericanos: revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales*, 9(19), 33-56.
- Prévôt-Schapira, M. F. (2002). Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades. *Revista EURE*, 28(85), 31-50.
- Romano, B. (2018). La inquilinización en el proceso de renovación urbana del centro de la ciudad de Lomas de Zamora, Buenos Aires. *Actas IX Congreso Internacional de Geografía de América Latina* (pp. 435-453). Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Slater, T. (2006). The eviction of critical perspectives from gentrification research. *International journal of urban and regional research*, 30(4), 737-757.
- Torres, H. A. (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: Ediciones FADU.

# **ANÁLISIS DE LAS DINÁMICAS SOCIO-ESPACIALES Y DE MOVILIDAD URBANA EN EL CORREDOR SUDOESTE DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO**

Jimena Dmuchowsky

IMHICIHU-CONICET

jimena.dmuchowsky@gmail.com

## **Introducción**

Las características que adopta la movilidad urbana son diferentes en distintos contextos y en diversos sujetos. De esta manera, los estudios de género aplicados a la planificación urbana y a la movilidad han demostrado que las mujeres e identidades feminizadas desarrollan prácticas diferentes respecto de las de los hombres. En su ejercicio se encuentra que la disposición del espacio público no se adecúa a sus necesidades y actividades, debido al carácter heteronormativo que ha adquirido en su concepción original.

La propuesta de trabajo parte del interés de analizar la movilidad urbana desde una perspectiva de género en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Al tratarse de un avance de investigación en curso, se propuso un recorte espacial que corresponde al corredor sudoeste. La selección del mismo se debe a que fue el último sector de la región en constituirse como tal, a partir de la inauguración de la autopista Ezeiza-Cañuelas y la construcción de la autopista Presidente Perón; con accesos a las mismas que en la última década potenciaron el crecimiento o consolidación de la mancha urbana y nuevas centralidad en torno a dicha vía rápida (Vidal Koppmann, 2014). A su vez, dentro del corredor, se tomarán como casos de estudio los municipios de La Matanza, Esteban Echeverría y Lobos y sus respectivas ciudades cabecera: San Justo, Monte Grande y

Lobos, respectivamente. La propuesta será mostrar las similitudes y diferencias entre las ciudades en municipios localizados en distintos sectores de la Región y distintas Coronas, identificando las continuidades y rupturas a partir de un análisis segregado por géneros<sup>1</sup>.

Para la organización del trabajo se propone, en primer lugar, introducir un apartado en el cual se desarrollen los principales debates y fundamentaciones en torno al análisis de la movilidad desde una perspectiva de género, que han funcionado como antecedentes para esta investigación. A continuación, se presenta una caracterización de las áreas en estudio, atendiendo a variables clave para explicar sus dinámicas socio-territoriales y de movilidad, donde se vuelcan las reflexiones extraídas del proceso de observación y relevamiento llevado a cabo. En tercer lugar, se presentará el análisis de la encuesta de movilidad domiciliar realizada en la RMBA en 2014, a partir de la cual se buscarán elaborar patrones de viajes de mujeres haciendo foco en los orígenes-destinos, motivos y modos de viajes. Siguiendo con lo anterior, se recuperarán algunas conclusiones referidas a las características de la movilidad en clave comparativa, así como en la adecuación del espacio público y la disposición de la infraestructura y equipamiento urbano en las áreas bajo estudio.

## **Movilidad con perspectiva de género**

Los patrones de transporte desglosados por género indican que las mujeres y los hombres usan la ciudad de manera diferente en términos de propósito, ubicación, tiempo y modo de viaje. Algunas de las investigaciones muestran el impacto de múltiples identidades en el uso del transporte, con patrones correlacionados con diferencias de ingresos, educación y ubicación en la ciudad, así como con el estado civil y la composición del hogar (Greed, 2019).

Gutiérrez y Reyes (2017) plantean que el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos —los hombres— efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance; y otras —las mujeres—, desplazamientos diversificados de corto alcance. De esta manera, la segregación puede manifestarse permitiendo o restringiendo el acceso, de derecho o de hecho, en el caso de las mujeres a ciertos espacios.

A su vez, los distintos roles que se distribuyen a mujeres y hombres por motivos de género suponen que cada sexo tiene una relación diferente ante el vehículo privado o, en otras palabras, las desigualdades en el reparto de los recursos domésticos, considerando el automóvil como uno de éstos. En el estudio

---

<sup>1</sup> En este caso el análisis que se presentará muestra un carácter segregado entre hombres y mujeres ya que la fuente de información (encuesta) muestra una formulación binaria en sus categorías.

de Cebollada (2009) se plantea la presunción de que las mujeres tienen menos acceso a la licencia para conducir y que su movilidad depende del uso del transporte público o la movilidad activa (no motorizada), seguramente relacionado a las actividades de la órbita doméstica de las cuales se ocupan, tales como las compras, el acompañamiento de los hijos a las instituciones educativas, o a los centros de salud, actividades que suelen satisfacerse en las inmediaciones a la residencia. A su vez, hay que destacar que el automóvil es altamente selectivo en su uso, mientras que los medios alternativos tienen un carácter más igualitario: el desplazamiento por medios no motorizados se caracteriza por su universalidad, ya que todos los individuos podrían practicarlo. Por su parte, los medios de transporte públicos se definen por su carácter democrático al ser accesibles independientemente de las características sociales de los usuarios.

Un concepto clave relacionado con la asignación de tareas, roles, uso del tiempos y espacio, es el de “movilidad de cuidado”, acuñado por Inés Sánchez de Madariaga (Sánchez de Madariaga y Zuccini, 2020). Se define como la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario asociado a tareas de cuidado, que se entiende como aquel trabajo no remunerado realizado por adultos para atender las necesidades de menores, adultos mayores o que presentan cierta dependencia, relacionado con tareas de mantenimiento del hogar. En esta categoría se entiende a los viajes de cuidado como un todo, son viajes derivados de distintas tareas de atención y cuidado de la familia y el hogar. Las herramientas actuales de análisis muestran a los mismos como viajes en múltiples paradas y/o etapas y cada uno de estos viajes puede representar una porción o etapa del total de viajes. Sin embargo, al agruparlos y contrastarlo con otras formas de movilidad que se consideran ‘obligadas’, pueden representar igual o mayor participación.

Jirón (2017) identifica dos corrientes en la investigación de transporte y género: una que busca explicar cómo las mujeres dan forma a la movilidad, y otra en cómo la movilidad da forma al género. La primera, se basa en encuestas o estudios secundarios, a través de bases de datos que dan cuenta de los movimientos de las mujeres fuera de la casa —principalmente hacia los lugares de trabajo—. Estos estudios evidencian una movilidad cotidiana de las mujeres con determinadas características como, por ejemplo, que se desarrolla en un rango espacial más reducido que el de los hombres; mayor uso del transporte público, más viajes no relacionados con el trabajo; paradas múltiples; que hacen viajes para acompañar a otras personas o llevan pasajeros. La segunda corriente se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, ocupándose del proceso de movilidad-inmovilidad que permite ver las relaciones de género. La movilidad se encuentra de manera generalizada en estos estudios, sin embargo la identificación de patrones de movilidad o razones para moverse, habrían recibido menos atención.

En nuestra región, las redes de transporte presentan menos complejidad que en países desarrollados y a su vez muestran limitaciones para cubrir la demanda de recorridos de manera segura y eficiente; con los flujos y frecuencias necesarias para ofrecer accesibilidad en ciudades inaccesibles, extensas, en su mayoría de baja densidad urbana, donde se evidencian las enormes desigualdades sociales, económicas y culturales, (las que son más desiguales para las mujeres que para los hombres) (Falú, 2017).

En las sociedades modernas se evidencia la contradicción entre emancipación y regulación. Las ciudades se construyen y reconstruyen reproduciendo un sistema que integra la desigualdad y la exclusión donde, hombres y mujeres expresan y moldean roles y construcciones identitarias de manera diferente. Históricamente los varones se han ubicado en el sector dominante donde se han estrechado las relaciones de poder, y las mujeres se han ubicado como sujetos sociales subordinados y sometidos al poder patriarcal. Esta situación no ha sido ajena a la planificación o disposición de las ciudades, y como resultado encontramos que las ciudades no son seguras para las mujeres. Si bien hay avances importantes en el reconocimiento de los derechos por parte de los Estados, la acción pública aún tiene grandes deudas sociales. En particular, la gran deuda que planificadores urbanos, técnicos y políticos/as tienen con las mujeres es la de generar acciones que brinden la seguridad para transitar y disfrutar de las ciudades, debido a que la violencia es un problema para las mujeres en todos los modos y rutas de transporte (Falú, 2017; Levy, 2019).

## **Caracterización de ciudades cabecera dentro del corredor sudoeste**

El corredor sudoeste es un sector de la de la Región Metropolitana de Buenos Aires que se extiende a lo largo de un eje vial, conformado por la Autopista Ricchieri, la Autopista Ezeiza-Cañuelas y la prolongación de esta última a través de las rutas provinciales 52 y 58.

En el trabajo de Vidal-Koppmann (2014) se plantean cinco puntos que caracterizan a dicha área geográfica. En primer lugar, diremos que su ubicación dentro de la cuenca Matanza-Riachuelo —considerada una de las áreas de mayor contaminación ambiental del planeta—, determina que los municipios que la integran se encuentren en condiciones de alta criticidad socio-habitacional. En segundo lugar, se evidencia una gran cantidad de hogares que no alcanzan a cubrir sus necesidades básicas (NBI), siendo que en las localidades de menores ingresos los porcentajes llegan al 20 y 30% del total. Por otro lado, es preciso remarcar la presencia de un déficit crónico y agravado en infraestructuras de servicios básicos en los municipios —aún en zonas urbanizadas—; situación que

se relacionan directamente con el cuarto factor a considerar, relacionado con el crecimiento demográfico de las dos últimas décadas, que ha generado como corolario un aumento del déficit habitacional. Finalmente, un factor que afecta a todo el corredor está vinculado a las deficientes condiciones de movilidad y accesibilidad a equipamientos y servicios públicos a partir de la ausencia, escasa presencia o ineficiencia de un sistema integral de movilidad.

A continuación, se presentará el análisis de cada uno de los municipios seleccionados y sus ciudades cabeceras.

### San Justo

San Justo es la localidad cabecera (donde se encuentra la Municipalidad, el Poder Judicial y el Poder Legislativo) del partido de La Matanza. Tiene una superficie total de 26 km<sup>2</sup>. Dentro de la localidad se encuentran todos los tribunales de La Matanza, los registros del automotor, la Universidad de La Matanza y el Hospital Italiano de San Justo. A pocos metros de dicha rotonda también se encuentra la terminal de ómnibus de media y larga distancia, en la Avenida Monseñor Bufano (Ruta Provincial 4-Camino de Cintura). Siguiendo el mapa a continuación (Figura 1), se observa que las densidades de la ciudad son generalmente medias, con algunos sectores puntuales con densidades mayores en los límites de la ciudad, que representa manzanas o predios donde se emplazan viviendas de carácter social.

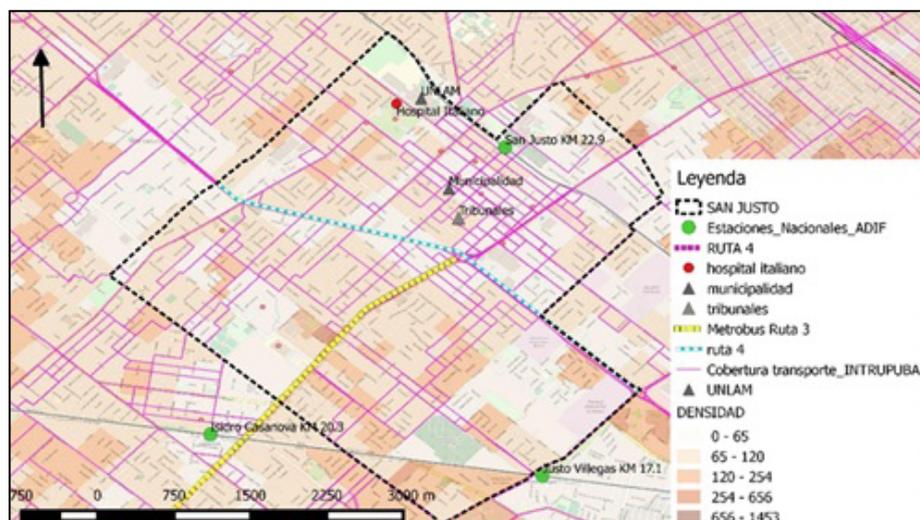


Figura 1. Densidades y cobertura de transporte en San Justo.

Fuente: Elaboración propia.

También se puede observar que hay una muy buena cobertura de transporte público en el centro de la ciudad, en las inmediaciones a la plaza, por donde circulan numerosas líneas de colectivo, hasta que comienza el Metrobus La Matanza —sobre Ruta Nacional 3—, donde continúan sus recorridos la mayoría de los ramales. Sin embargo, en los espacios intersticiales, y a nivel transversal, la circulación es menor, exceptuando las avenidas importantes que lo cruzan. Aunque se observe cierta circulación, se trata de una línea o ramal que genera una cobertura parcial, ya que las frecuencias no son suficientes. En horarios valle llegan a circular servicios cada 40 minutos, y durante la noche se vuelve más complejo, puesto que hay líneas que directamente no prestan servicio. Del otro lado de la Ruta Provincial 4 la cobertura de transporte es muy baja, lo que dificulta a los residentes tener que desplazarse hacia allí para poder tomar un transporte público, o deben recurrir a estrategias alternativas como remises barriales.

En la ciudad de San Justo se encuentra la estación de ferrocarril correspondiente a la línea Roca, servicio diésel que une las localidades de Temperley y Haedo. Las principales vías de circulación son la Ruta Nacional 3, Ruta Provincial 4, Av. Illia, Av. Yrigoyen, Av. Pte. Perón (ex Kennedy), Varela, Arieta y Almafuerte. En 2016, en las cercanías a la plaza se produjo la implementación de cuatro cuadras peatonales sobre Arieta. Respecto al transporte privado o semipúblico, en la plaza principal se emplaza una parada de taxis y por la cercanía circulan también combis. Sin embargo, es importante destacar que aquí se observa la presencia de un servicio informal de combis, sin registro ni identificación de empresas prestadoras, que circulan principalmente sobre la Ruta Nacional 3 desde localidades más alejadas en la segunda o tercera corona; y tiene un punto de ascenso y descenso de pasajeros en San Justo y luego en Liniers, Once, Puente Saavedra y otros puntos para quienes viajan hacia Capital Federal. La presencia de este tipo de servicios informales está relacionada con la baja cobertura del servicio formal, no sólo en el alcance del recorrido sino en la frecuencia de los servicios, sobre todo los nocturnos, ya que la mayoría de las empresas no lo prestan.

Si bien en las calles céntricas se observa estacionamiento medido, aún quedan por resolver algunas cuestiones de ordenamiento vial e infraestructura activa. En los últimos meses se han llevado a cabo algunas intervenciones en el espacio público, en la plaza central de San Justo, incorporando nueva iluminación, mobiliario urbano como juegos para niños y niñas, un puesto de control urbano, y en el espacio peatonal, con renovación de vegetación y nuevos asientos. A su vez, en las inmediaciones a la plaza y en la cuadra de Arieta —que no es peatonal y que comunica con el Metrobus—, se llevaron a cabo obras de extensiones de esquina, en algunos casos con polígonos de seguridad. Sin embargo, las mismas no se encuentran debidamente ejecutadas, ya que otros vehículos utilizan este espacio de forma indebida usurpando sus funciones principales. Los cruces

peatonales fueron delineados pero tampoco se ganó demasiado espacio público para espera y llevarlos adelante.

### **Monte Grande**

A partir de la construcción de la Autopista Parque Presidente Perón —que se espera que comiencen a inaugurarse tramos en 2023—, se observan distintas dinámicas en el partido, habilitando un ingreso desde el sur con nuevas vinculaciones con otras localidades. Asimismo, surge una necesidad de una nueva vinculación entre el centro histórico y la autopista Ricchieri, con otro acceso reciente al partido (Plan Estratégico Esteban Echeverría, 2012).

Con relación a la conectividad al interior del municipio (Figura 2), se observan ciertas dificultades para la conexión entre los barrios, especialmente los barrios del norte con el sur y el resto del partido, donde la malla vial no estaría brindando una cobertura eficaz.

En los entornos de las estaciones de ferrocarril y sobre las principales avenidas es donde se observan los centros comerciales a cielo abierto, siendo Monte Grande el centro más denso —donde también se observan otros equipamientos administrativos, de servicios, salud, educación, etc—. La actividad industrial se concentra sobre el cordón de Camino de Cintura, en particular en la localidad de 9 de julio. El centro comercial de Monte Grande se emplaza desde la Plaza Central donde se encuentra la Municipalidad hacia la estación de ferrocarril. La principal vía de circulación es Alem, donde se emplazan las galerías y locales comerciales. Allí se observan las paradas de transporte público señalizadas con postes, pero sin refugios o con poca presencia de los mismos.

En relación con la estación de ferrocarril, del lado sur, en su exterior, se emplazan los refugios ordenados para cada una de las líneas que circulan y tienen cabecera allí. La continuidad peatonal no está garantizada. En cambio, en el sector norte, se observa un desarrollo desigual, orientado a usos residenciales de baja densidad.

A ambos lados de la estación —norte y sur— se observan guarderías de bicicletas, al menos dos, dando cuenta del uso intensivo de este modo para acceder a la estación y de allí realizar trasbordo hacia el ferrocarril, para viajes de media distancia. Ello justificaría la incorporación de infraestructura ciclista. También se observan algunas motos, pero en menor volumen.

Por fuera del área céntrica, sobre la Ruta Nacional 205, observamos la circulación de vehículos particulares a alta velocidad y de modos colectivos, —líneas nacionales principalmente—, con refugios antiguos, que no están iluminados y degradados en algunos casos. Dicha ruta circula paralela a las vías del ferroca-

rril Roca, uniendo distintas localidades de Esteban Echeverría y Ezeiza, donde también se observa la circulación de bicicletas.

En la localidad de Monte Grande predomina el nivel socioeconómico medio. Hacia los extremos, en los límites norte y sur de la localidad, los indicadores muestran valores más bajos, mientras que, en el centro de la localidad, que coincide con la estación de ferrocarril, y donde se emplaza el centro administrativo y de servicios, el nivel socioeconómico se eleva a valores altos. Allí se evidencia la presencia de servicios de transporte con cobertura territorial, mientras que en los sectores de más bajos ingresos no se observa cobertura. A su vez, en el extremo suroeste donde se emplazan urbanizaciones cerradas, en la localidad de Canning, el nivel socioeconómico también es más alto y decrece la cobertura de líneas de transporte. Siguiendo el mapa a continuación, se grafican las densidades medias en el partido. Dentro de la localidad, se observan densidades medias en los entornos a las estaciones del ferrocarril y en el centro de la localidad de Monte Grande, donde se emplaza el centro comercial y equipamientos administrativos-institucionales como los tribunales y la municipalidad, de salud como el Hospital Municipal, y de educación. A medida que se aleja del centro hacia la periferia, la densidad se vuelve media-baja o baja y analizando la cobertura del transporte público, también disminuye. Las rutas tienden a cubrir sectores con características de 'centralidad', es decir: con densidades y nivel socioeconómico medio, concentración de actividades terciarias o de servicios y accesos a ciertas redes troncales de transporte como las vías del ferrocarril o principales avenidas, siendo que las autopistas brindan cobertura en otros sectores y permiten otros ingresos a la ciudad.

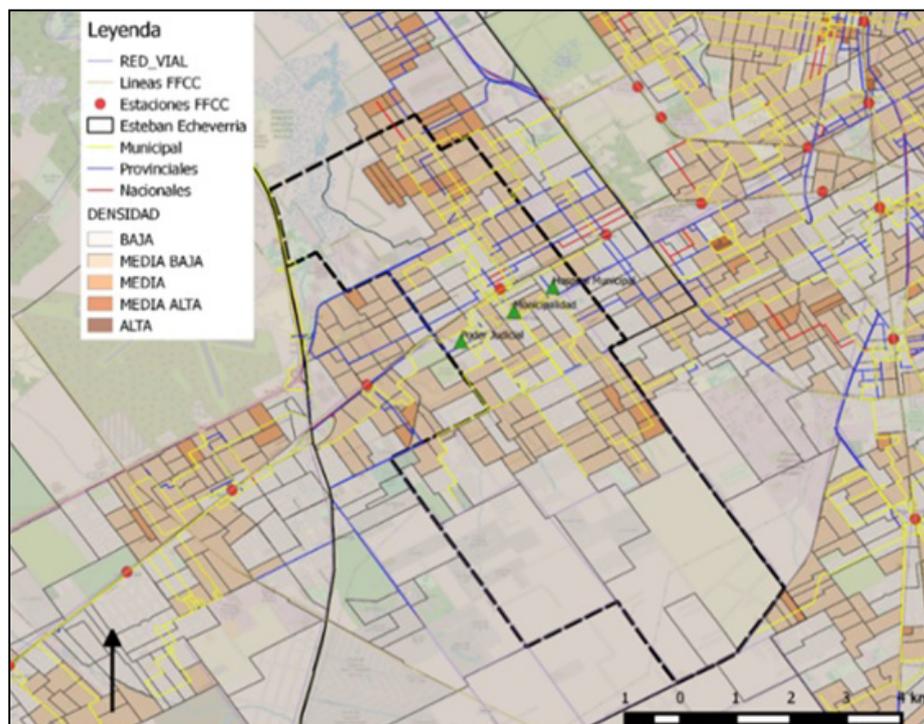


Figura 2. Densidades y cobertura de transporte en Monte Grande.

Fuente: Elaboración propia.

## Lobos

La ciudad de Lobos actualmente se encuentra delimitada por las Rutas Nacional 205 y Provincial 41, las vías del Ferrocarril Roca y la avenida de Circunvalación, constituyendo las barreras físicas urbanísticas que delimitan al sector urbano del área rural. Asimismo, el núcleo urbano tiene barreras físico-funcionales internas, constituidas por las vías férreas del Ferrocarril Sarmiento, que atraviesan linealmente a la ciudad en el sentido Norte-Sur, y los canales Salgado y Muñiz, que recorren la planta urbana en el mismo sentido. A su vez, la construcción de la autopista Ezeiza-Cañuelas ha generado cambios en las dinámicas de circulación (Plan Estratégico Lobos, 2009). En todo el municipio se observan bajas densidades, excepto en el centro histórico donde se evidencian densidades medias, que coinciden con un uso del suelo mixto, en torno a la plaza principal 1810 (Figura 3). Allí se localizan el equipamiento institucional —como la muni-

cipalidad y otros organismos gubernamentales— de salud, como el hospital; y educativo o cultural, como escuelas o centros culturales, emplazados todos en el entorno de la estación del ferrocarril. Al no contar con establecimiento de educación superior, para cursar carreras universitarias o especializaciones, es preciso desplazarse fuera del distrito.

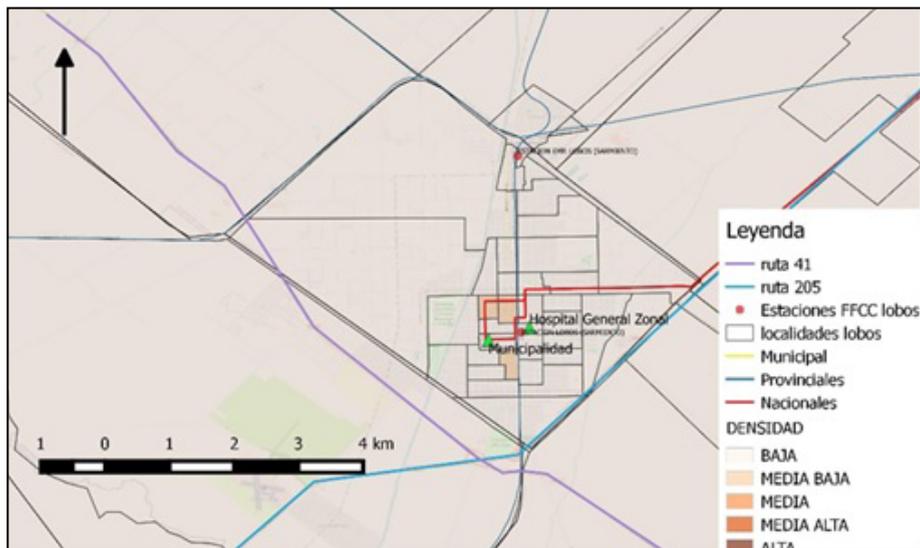


Figura 3. Densidades y cobertura de transporte en Lobos.

Fuente: Elaboración propia.

Los principales accesos al municipio son a través de la Ruta Provincial 41 y la Ruta Nacional 205. Lobos es un centro de comercio y de servicios de jerarquía regional, donde se asienta también la actividad industrial del partido. Tiene importantes recursos turístico-patrimoniales en su área central. Dichos accesos constituyen la red vial principal: la Ruta Nacional 205 conecta hacia el noreste con Cañuelas y hacia el sudoeste con Roque Pérez, y la Ruta Provincial 41, que lo conecta hacia noroeste con Navarro y hacia el sudeste con San Miguel del Monte. También es importante destacar que el centro cuenta con estacionamiento medido y con estacionamiento para motocicletas en el espacio público.

En general las condiciones del espacio público son adecuadas, aunque podría mejorarse la presencia del mobiliario urbano, con renovación de refugios, inclusión de más asientos, juegos y espacios de circulación peatonal o ampliación de veredas en zonas céntricas. En relación con el ferrocarril, el municipio

se encuentra atravesado por dos líneas: Roca y Sarmiento, que sin embargo son utilizadas por pocos servicios.

En relación con el transporte urbano e interurbano, cuenta con una terminal de ómnibus que funciona como cabecera. En cuanto al transporte urbano, por allí circulan: las líneas 88, que conecta con la Capital Federal, las líneas provinciales 296 y 432; y las municipales 501 y 502 (empresa expreso empalme).

Con relación al Nivel Socio Económico en general es medio, hacia los bordes de la ciudad; mientras que en el resto del municipio pueden observarse niveles más bajos. La cobertura de transporte se observa en el centro histórico del municipio, y por las principales arterias (como la Ruta Nacional 205 que constituye una vialidad de la red primaria). Los recorridos de las líneas de colectivo se emplazan sobre la ruta, en los ingresos a la ciudad. Sin embargo, donde se observan las paradas por fuera de la estación, debieran mejorarse las condiciones de espera con mayor seguridad en dicho contexto.

## **Análisis de la movilidad a partir de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EnMoDo) 2014**

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2014 (EnMoDo) se realizó en la Región Metropolitana de Buenos Aires, entre los días 20 de agosto y 12 de diciembre de 2014, a través de una muestra probabilística, polietápica y estratificada extraída de la Muestra Maestra Urbana de Viviendas de la República Argentina, según las características determinadas por la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación del Transporte, que actuó en representación del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

Para llevar a cabo el estudio, se procedió al análisis de la base de datos viajes y personas. Como se dijo anteriormente, el estudio se desarrolló con una muestra de aglomerados. Es decir que la unidad de análisis necesaria para esta investigación, correspondiente a las localidades presentadas, no aparecían en los registros. Si bien la metodología de asignación de casos a una muestra no es la misma para aglomerados que para partidos o localidades, el propósito de examinar esta encuesta era conocer las características generales de movilidad en las ciudades en estudio para corroborar las tendencias observadas en encuestas anteriores (EnMoDo 2010), y a su vez, incorporar datos sobre localidades que no habían sido estudiadas con anterioridad como por ejemplo Lobos (las localidades del tercer cordón no fueron incluidas en la encuesta EnMoDo 2010, cuyos datos no fueron trabajados en esta ponencia). Es por lo que se procedió a la reconstrucción de datos por localidad en base a un análisis geográfico a través de la utilización de sistemas de información geográfica y luego a la segmenta-

ción de bases filtradas por dichas áreas seleccionadas. Se analizarán destinos de viaje, modos y motivos a fin de llegar a conclusiones comparable entre sí. Es importante destacar que la fuente de datos implicó un análisis binario en sus categorías, es decir, la encuesta tuvo lugar con anterioridad a la modificación de la ley de identidad de género N° 26743, con lo cual, los criterios de análisis implicaban una segregación por géneros en relación con 'hombres' y 'mujeres' sin considerar géneros no binarios.

En primer lugar, tal como lo ilustra la Figura 4, en relación con los destinos de viajes de los casos seleccionados con origen en San Justo, observamos que el principal destino es el mismo municipio donde se emplaza la localidad, La Matanza, con una participación en torno al 78%. Esta situación, podría justificarse por varias razones: en primer lugar, respondería a las lógicas de movilidad de las mujeres que privilegian destinos cercanos a sus domicilios para desplazarse. Como se planteó en el primer apartado, los viajes son radiales, de distancias cortas y múltiples paradas; y en segundo lugar, porque al ser la ciudad cabecera del partido, genera y recibe una gran cantidad de viajes hacia el resto del territorio. En tercer lugar, figura como destino CABA y luego con participaciones menores, destinos dentro de la Región hacia el corredor oeste principalmente.

Al analizar los motivos de los viajes, observamos que los casos relevados plantean, en primer lugar, el hogar como actividad principal de retorno hacia sus domicilios. En este caso, resultaría importante reformular las preguntas o hacer otras preguntas para diferenciar aquellas cuestiones que definen el retorno al hogar, de las calificadas como 'actividades' propiamente dichas, (ya que de lo contrario supone un sesgo para el estudio de actividades ligadas a la movilidad). En segundo lugar, figura trabajo con un 18%; en tercer lugar figuran los motivos de cuidado: acompañamiento (4%) salud (4%) ocio (4%), compras (2%) y tramites (1%) con una participación del 15% y en cuarto lugar el motivo educación con un 6%. En este caso, se toma "trámites" como un motivo de cuidado ya que no se especifica que sean personales, puede tratarse de gestiones ligadas al hogar o miembros de la familia.

Cuando se analiza la distribución modal<sup>2</sup> de los casos considerados, en la base se observa una segmentación por tipos de viajes en categorías más amplias agrupando los modos: transporte activo, transporte público, transporte privado y combinación de tipo de transportes. En este caso se evidencia que la principal elección corresponde a los modos públicos, con el 53%; en segundo lugar, los activos con un 29%; y tercero, privado con un 18%, relegando combinación al último, con un 1%. Si bien no se trata de datos desagregados, podemos concluir

---

<sup>2</sup> Refiere a como se distribuyen los viajes en función del modo escogido para desplazarse, puede ser activo o no motorizado (a pie, bicicleta), público (colectivo, tren, subte, etc), o privado (automóvil, motocicleta) o semi-públicos (taxis, remis, Uber, etc).

que las preferencias de las mujeres en relación con los modos de transporte siguen inclinándose por modos públicos y activos tal como se ha declarado en el primer apartado.

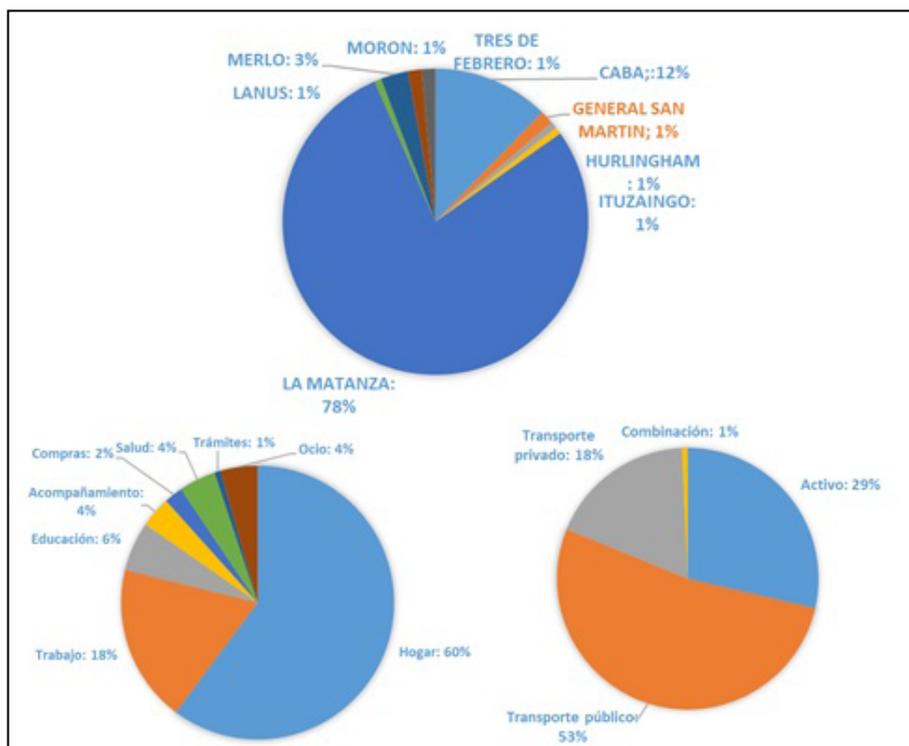


Figura 4. Destinos. Motivos de viajes y tipos de transporte empleados por mujeres en San Justo.

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014.

En los casos tomados en Monte Grande, (Figura 5) el principal destino se evidencia al interior del municipio, con Esteban Echeverría como primera elección (con un 81%). En segundo lugar, figura CABA y luego destinos dentro de la Región, con participaciones marginales, menores al 5%. Esta caracterización puede verse reflejada en otros casos, como el anterior de San Justo donde los viajes realizados por mujeres tienen lugar principalmente en el mismo distrito, en destinos de cercanía y desde localidades cabeceras donde hay mayor afluencia de servicios de transporte público colectivo. En este caso también se emplaza en las cercanías de la estación de ferrocarril homónima.

Con relación a los motivos de los viajes, figura nuevamente la actividad de retorno al hogar, en primera instancia con un 47%. En segundo lugar, aparecen los motivos de cuidado con una participación del 18% (acompañamiento 7%, trámites 5%, compras 4%, salud 2%). En relación a las actividades ocupacionales, hay una diferencia entre trabajo y estudio: mientras que trabajo figura con un 17%, educación, con un 13%.

Frente al análisis de la distribución modal en Monte Grande, sigue la misma tendencia que en el caso anterior. La primera elección de los casos está asociada al transporte público, con un 48%. En segundo aparece la movilidad activa, con un 32% y en tercer lugar el privado con un 18%, aunque aquí la combinación de modos figura con un 2%.

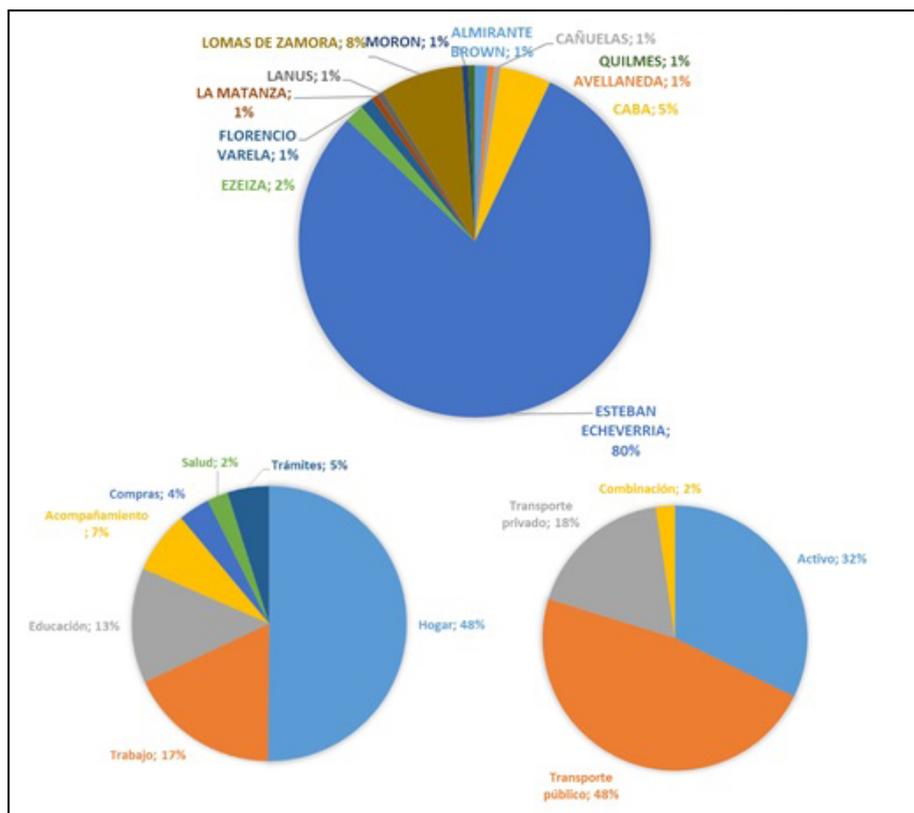


Figura 5. Destinos, motivos de viajes y tipo de transportes empedados por mujeres en Monte Grande.

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014.

En este apartado analizaremos las características de movilidad de las mujeres en Lobos. En primer lugar, encontramos que el 100% de los casos declararon realizar viajes con destinos dentro del mismo municipio. Es decir, los 76 casos que se tomaron en Lobos, tienen como origen y destino el mismo partido. Esa situación sería el extremo de lo observado en las otras localidades donde había una elevada participación de viajes dentro del municipio, en torno al 80 o 90% en cada caso.

Al analizar los motivos de viajes, encontramos que los de cuidado figuran en primer lugar con un 43% donde se suman ocio (17%), acompañamiento (3%), salud (4%), compras (14%) y tramites (5%). En segundo lugar, hogar aparece con un 29%, pero con una participación mucho menor que en los otros casos donde rondaban el 50 o 60%. Finalmente, se encuentra educación con 3%. Las primeras elecciones ligadas a hogar, trabajo y cuidado, condicen con lo observado en las otras localidades en ambos estudios. Sin embargo, la baja incidencia de educación y de ocio, podría explicarse ante la ausencia de equipamientos educativos terciarios y universitarios, ya que la encuesta releva datos de movilidad hacia establecimientos educativos en la forma acompañamiento a menores pero, para las mujeres encuestadas, el acceso a estas actividades dependen de la movilidad por fuera del municipio.

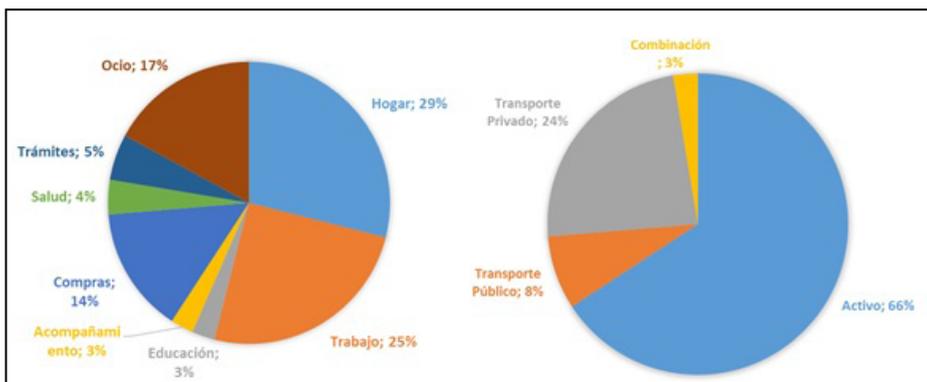


Figura 6. Motivos de viajes y tipo de transporte empleado por mujeres en Lobos.

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014.

En relación con la distribución modal, aquí también se observa una participación muy elevada de los modos activos, en primer lugar con el 66%, en segundo lugar, los modos privados con el 24%; y en tercer lugar el transporte público con el 8%, dejando a combinación de modos en último lugar con un 3%. Aquí podemos observar las mismas características que en el caso anterior:

viajes de distancias cortas, dentro del mismo municipio, que pueden ser cubiertas por modos activos; mientras que la comunicación al resto del partido o por fuera, esta brindada por modos privados (que son aquellos que garantizan la cobertura ya que los modos públicos circulan por vías que se conectan con otras vías importantes, hacia CABA principalmente). A su vez, como en el caso anterior no todos los servicios ferroviarios llegan, con lo cual las frecuencias son más espaciadas.

## Conclusiones

Como primeras conclusiones podemos decir que en los casos de estudio se observan diferencias en términos de dinámicas y tendencias urbanas: por un lado San Justo y Monte Grande, ubicadas en la primera y segunda corona respectivamente, presentan cualidades netamente urbanas; mientras que en Lobos el área urbana presenta dimensiones más pequeñas y se evidencian características de rur-urbanidad en el partido. A su vez, en el primer caso entre San Justo y Monte Grande también se observan ciertas variaciones: mientras que San Justo se trata de una ciudad ubicada en un contexto urbano consolidado, con elevada presencia de servicios de transporte público y territorios lindantes de similares características; Monte Grande se encuentra circundada por territorios con usos especiales como áreas a conservar (bosques, humedales) y urbanizaciones cerradas, dando cuenta del espacio vacante y demanda del mercado para desarrollar este tipo de emprendimientos en zonas con acceso privilegiado para vehículos particulares.

En relación con los patrones de movilidad de mujeres, observamos que los motivos de cuidado aparecían en tercer lugar en San Justo, —primera corona—, en Monte Grande en segundo lugar y en Lobos —tercera Corona— en primer lugar; de esta manera se muestra cómo la movilidad de cuidado va tomando mayor protagonismo de un sector a otro de la Región. Cuando miramos los destinos de viajes ocurre lo mismo: en San Justo, los viajes dentro del mismo municipio estaban cercanos al 80%, en Monte Grande apenas superaban el 80% y en Lobos representaban el 100%. Es decir, en los casos que se tomaron, desde la primera corona hacia la tercera, las tendencias se profundizaron. Ahora bien, al analizar la distribución modal, observamos que en San Justo y Monte Grande, en primer lugar, figuran los viajes en transporte público; en segundo lugar, activo y en tercer lugar, los privados. Sin embargo, en Lobos, los principales viajes se hacen en modos activos y luego en privados, dejando los viajes en transporte público en tercer lugar.

A partir de lo anterior, se concluye que el empleo del modo activo a pie y transporte público colectivo son los que mayores participaciones tienen en los

tres distritos. Pero la principal diferencia refiere al empleo de modos privados en la tercera Corona —Lobos—, en relación con los distritos de la primera y segunda corona. La presencia de elecciones con alta participación en modos públicos se presenta como una oportunidad sobre la cual trabajar para introducir modificaciones en función de las nuevas demandas de movilidad y generar cobertura en los nuevos territorios que están avanzando en su proceso de urbanización o ajustar frecuencias cuando sea necesario (nocturnidad por ejemplo). A su vez, en un aspecto donde parecieran coincidir es que la movilidad tiene lugar en orígenes y destinos en el mismo municipio donde residen.

La extensión de la Región incorporando nuevos territorios urbanizados, la construcción de infraestructura —como rutas o autopistas que brindan conectividad centro-periferia o centro-centro—, permitió que muchas actividades surgieran o se asentaran en la periferia o en otros subcentros dentro de la Región, como empresas, parques industriales. Asimismo, el fortalecimiento de los subcentros y surgimiento de nuevos municipios, trajeron como consecuencia nuevas administraciones municipales y nuevos equipamientos de salud y educación, y por consiguiente, otras actividades que potenciaron viajes dentro del mismo municipio. En particular, los movimientos intra-municipales se observan en los distritos de la segunda y tercera corona, que en este caso corresponde a Esteban Echeverría y Lobos.

Los viajes por trabajo, se realizan principalmente en los mismos municipios. Sin embargo, los motivos de estudio siguen mostrando baja participación y quizás estén asociados a la necesidad de desplazarse fuera de los municipios donde encuentran establecimientos de educación superior, ya que sólo La Matanza tiene Universidad local.

En la caracterización de las áreas en estudio, se observó que, en términos de cobertura de transporte público colectivo, se evidenciaban recorridos en las principales avenidas o vías de acceso. Sin embargo, en los barrios y vías intersticiales no se evidencia cobertura de servicios. La falta de cobertura por parte de las operadoras puede explicarse por los usos del suelo imperantes, donde frente a la ausencia de mixtura, son mayoritarios los usos residenciales. No se observan atractores o generadores de viajes ni equipamientos de escalas. A su vez, la infraestructura peatonal es limitada a zonas comerciales con acondicionamientos específicos para favorecer dicha actividad en los centros urbanos.

En el marco de esta investigación, se propuso como recorte espacial trabajar sobre las localidades de un corredor metropolitano de transporte. Para construir patrones de movilidad urbana en estos municipios, es preciso contemplar los desplazamientos que se realizan a nivel local como primordiales; los viajes intra-municipales representan una mayoría contundente en relación con los extra-municipales, incluso dentro de los corredores. De esta manera, se evidencia

una dinámica de viajes y flujos que no están sustentados en los ejes tradicionales de crecimiento y estructuración del transporte, sino que es preciso poner el foco sobre las dinámicas locales de movilidad.

Por último, dentro de las dinámicas socio-territoriales y de movilidad involucradas en estos casos de estudio, como ya se ha dicho, se observan dos diferentes: por un lado, las que presentan características propias de la urbanidad en San Justo y Monte Grande; por el otro, en Lobos, las actividades de urbanidad podrían asemejarse a núcleos urbanos de mediana o pequeña escala. Sin embargo, resulta importante aclarar que en todos los casos coincide que los movimientos tienen lugar principalmente al interior del municipio y dentro de la localidad en estudio. Es decir, dentro de un mismo corredor, las dinámicas territoriales-sociales y las prácticas de movilidad pueden diferir distintos municipios, con lo cual se plantea el interrogante de si el concepto corredor podría considerarse como unidad de estudio en todos los casos. En tanto la planificación siga pensándose desde la visión centrista y sesgada hacia los movimientos centro periferia o centralidad-centralidad; se circunscriben a reforzar ese tipo de movilidad, que no condice con las tendencias presentadas, donde las centralidades han crecido y se han potenciado demandando una planificación hacia la descentralización de ciertas actividades y concentración de otras —salud de alta complejidad, actividades judiciales-administrativas, centros de investigación, como algunos ejemplos—.

## Referencias bibliográficas

- Cebollada, A. (2009). Mobility and Labour Market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, (17), 226-223.
- Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Vivienda y Ciudad*, (4), 205-209.
- Greed, C. (2019). Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway. En Lindkvist Scholten, C, Joelsson, (comp.) *Integrando el género en la planificación del transporte* (pp 26-42). Switzerland: Springer Nature
- Gutiérrez, A. y Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 147-166.
- Jirón, P. (2017). Género. En Jirón, Zunino, Giucci (comp.) *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp 73-80). Buenos Aires: Biblos.
- Levi, C. (2019). Travel Choice Reframed: “Deep Distribution” and Gender in Urban Transport. En Lindkvist Scholten, C, Joelsson, (comp.) *Integrando el género en la planificación del transporte* (pp 43-66). Switzerland: Springer Nature

- Municipio de La Matanza (2005). *Plan Estratégico La Matanza*. La Matanza: Autor.
- Garay, A. (Dir.) (2012). *Plan Estratégico Esteban Echeverría*. Esteban Echeverría: Municipio de Esteban Echeverría.
- Tella, G. (Dir.) (2009). *Plan Estratégico Lobos*. Lobos: Municipio de Lobos.
- Sánchez de Madariaga, I. y Zuccini, E. (2020). Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, 52(203), 89-102.
- Vidal —Koppman, S. (2014). Cambios y continuidades en el corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. La expansión territorial incontrolada del mercado inmobiliario. *Proyección*, (17), 94-110.
- Base de datos:
- República Argentina, Ministerio de Economía de la Nación, INDEC (2014). *Encuestas de Movilidad Domiciliarias*. Recuperado de <http://datar.info/dataset/enmodo-2014>



# **NUEVOS ENFOQUES EN TORNO AL PROYECTO RER: SU IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LOS SECTORES MÁS VULNERABLES DEL AMBA**

Martín Blas Orduna  
CETAM/FADU/UBA  
martinorduna@yahoo.com.ar

## **Introducción**

La última versión de la Red de Expreso Regional (RER), que desarrolló a partir del año 2016 el Gobierno Argentino (GOA) para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) fue elaborada desde un enfoque fundamentalmente orientado hacia los sectores más vulnerables.

Efectivamente, la Secretaría de Planificación de Transporte (SPT) dependientes del Ministerio de Transporte del GOA promovió la RER a través de tres líneas de acción en su gestión:

1. mediante su inclusión explícita en la nueva versión del año 2018 del Plan Director de Transporte (PDT) de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM);
2. proyectando y construyendo tres viaductos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) que se constituyeron en la Pre-RER e indispensables para su posterior puesta en marcha; y
3. planificando y proyectando la RER en todas sus etapas, desde un enfoque en el cual la prioridad por la pobreza fue premisa de diseño como oferta ferroviaria para una demanda que mayoritariamente viaja en ese modo de transporte.

El presente artículo desarrolla las líneas de acción mencionadas, considerando algo básico, pero que muchas veces en la gestión de la planificación de la movilidad y de la planificación urbana y metropolitana queda de lado, y es que un plan sin proyectos, no es estrictamente un plan, tal como lo concebimos en las disciplinas proyectuales con incumbencia profesional en la materia.

Por otra parte, se busca con la RER y los demás proyectos que fueran incluidos en el PDT 2018, direccionar la planificación de la movilidad del AMBA hacia donde se entiende debería estar encaminada, ya que desde que comenzó el presente siglo XXI, se plantean en torno a las órbitas de la planificación de la movilidad urbana, aditivos que no corresponden a la disciplina en dos planos recurrentes: el primero, que suele incluir cuestiones de otras disciplinas como pueden ser la salud y la seguridad sobre las temáticas de la movilidad, confundiendo muchas veces problemáticas de seguridad ciudadana con otras de seguridad vial; y el segundo, dentro del mismo sector transporte, mezclando cuestiones de gestión con otras de planificación.

Esta distorsión de incumbencias no ocurre solamente en la gestión, sino fundamentalmente en ámbitos académicos, y entendemos que tiene su epicentro en una interdisciplina sesgada, en la cual la confluencia de intereses sectoriales deriva en productos muy alejados de los intereses primordiales que debieran orientar las buenas prácticas -en nuestro caso- de la planificación de la movilidad, y que se deben en su esencia a poder brindar a unas demandas vulnerables.

## **Antecedentes**

### ***Internacionales***

Se mencionan con frecuencia como antecedentes de la RER los proyectos europeos en ciudades de Francia, España y Alemania tales como los desarrollados en París, Madrid o Munich (Orduna, 2001). Tras la reunificación alemana, emergió la recuperación del ferrocarril en Berlín y la articulación de sus redes en la estación central de la capital alemana, la obra civil más importante de Europa cuando empezaba el siglo XXI.

Estos antecedentes son importantes porque se trata de metrópolis que tenían un potencial ferroviario en redes y estaciones centrales cuyo destino no fue cerrarlas y llevarlas a la periferia, sino todo lo contrario, renovarlas y articularlas entre sí.

El resultado fue una red metropolitana ferroviaria integrada intramodalmente e intermodalmente con la red de subterráneos o metros de dichas ciudades que ya se había desarrollado y que se vio potenciada por la construcción

de centros de transferencia para mejorar físicamente los transbordos entre un modo y otro.

En todos los casos, la presencia de una institucionalidad sólida en diversos formatos, pudo concretar la planificación, gestión y construcción de las obras necesarias para la integración ferroviaria e intermodal.

Desde el punto de vista urbanístico, las áreas centrales recobraron la sostenibilidad que en muchos casos habían perdido a expensas del automóvil particular. En Munich por ejemplo, se consolidó una extensa área peatonal que sólo en superficie es penetrada por el tranvía. En Madrid se revitalizó el área de la estación de Atocha, desmontando los viaductos vehiculares e interconectando la misma con las estaciones de Chamartín y Príncipe Pío. Y en Berlín, la planificación del nuevo centro de gobierno en torno al antiguo Reichstag, permitió el diseño de la amplia nave de la estación principal y la construcción de nuevos viaductos que le brindan acceso ferroviario en altura.

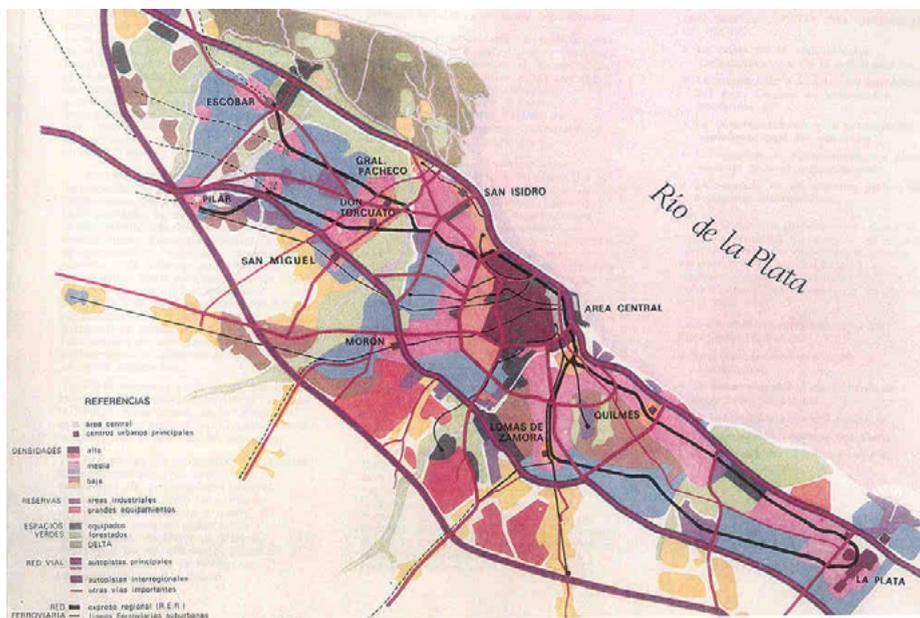
Se trata en todos los casos del planteo de una RER, de ciudades con activos ferroviarios que permiten un desarrollo potencial del sistema de trenes metropolitanos, integrándolo entre estaciones tanto a bajo nivel como en superficie o en altura mediante viaductos. De esta forma se consolida la movilidad en las áreas centrales con el transporte público masivo, y se logra una considerable disminución de los tiempos de viaje diarios del centro a las periferias metropolitanas, impactando en general en los sectores de población que mayores demandas tienen de este tipo de servicios.

### ***Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana***

El primer antecedente para el AMBA fue el propuesto por el Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM) publicado por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos entre los años 1972 y 1973 (MOySP, 1973).

Desde el punto de vista de la planificación, el EPTRM fue el primero en formular la propuesta RER para una metrópoli que tenía en ese momento 8.774.529 habitantes según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda de 1970 (INDEC, 1970).

Bajo el marco de una planificación para una metrópoli lineal paralela al Río de la Plata, y a una escala regional, el EPTRM propuso la infraestructura de transporte necesaria para un eje fluvial industrial Rosario-La Plata en desarrollo (Figura 1).



**Figura 1.** Región Metropolitana de Buenos Aires, organización del espacio urbano. Esquema Director, Año 2000.

Fuente: EPTRM (Tomo II).

Según el paradigma de la época dicha infraestructura tenía un componente vial importante concentrado en autopistas y un componente ferroviario basado en la siguiente propuesta RER (Figura 2):

- **Línea 1:** Corredores Sur-Sudeste (S-SE) + Sur (S) + Noroeste (NO) vinculando las ciudades de La Plata, Buenos Aires y Garín (Escobar). Trayecto: desde La Plata hasta San Francisco Solano (Quilmes) por P1, desde Quilmes hasta Temperley por Vía Circuito del Ferrocarril Roca y desde Temperley hasta Constitución por el Ferrocarril Roca, su ruta bajo el Área Central hasta empalme con Ferrocarril Mitre en área Retiro, y por este, vía Ramal José León Suárez y luego por Ramal Victoria-Capilla del Señor hasta Garín.
- **Línea 2:** Corredores Sudeste (SE) + Noroeste (NO) vinculando las ciudades de La Plata, Buenos Aires y Villa Rosa (Pilar). Trayecto: desde La Plata hasta San hasta Constitución por el Ferrocarril Roca (Ramal La Plata), su ruta bajo el Área Central hasta empalme con Ferrocarril Belgrano Norte en área Retiro, y por este hasta Villa Rosa.

- Ferrocarril Sarmiento: su traza, desde Haedo hasta su intersección con las Líneas 1 y 2 en el Área Central, la cual figuraba según el EPTRM como una intervención de “Mejoras Principales”.

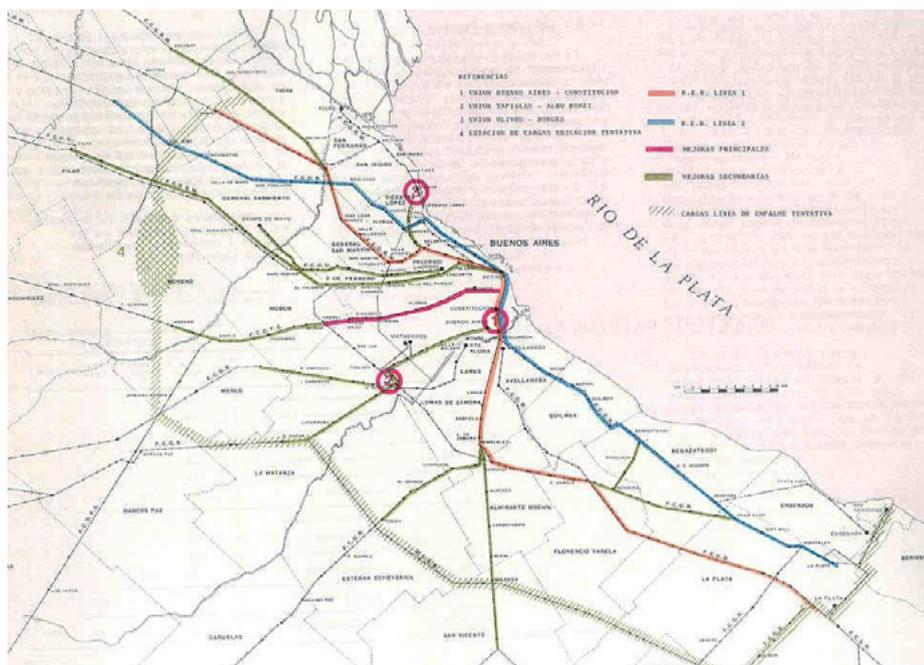


Figura 2. La RER según el EPTRM (1973).

Fuente: EPTRM (Tomo II).

Los enlaces ferroviarios de las líneas 1 y 2 corresponden al paradigma para el AMBA de ese momento definido por la mencionada metrópoli lineal. Esta idea planteada como Esquema Director para el año 2000 de la Región Metropolitana se plasmaba en estas líneas que configuraban la RER y un conjunto de infraestructuras viales que se materializaban en semi-circunvalaciones de carácter lineal con trazas aproximadas a los actuales Camino del Buen Ayre, Camino de Cintura y la extensión hacia el Sur de la Avenida General Paz hasta el triángulo de Bernal.

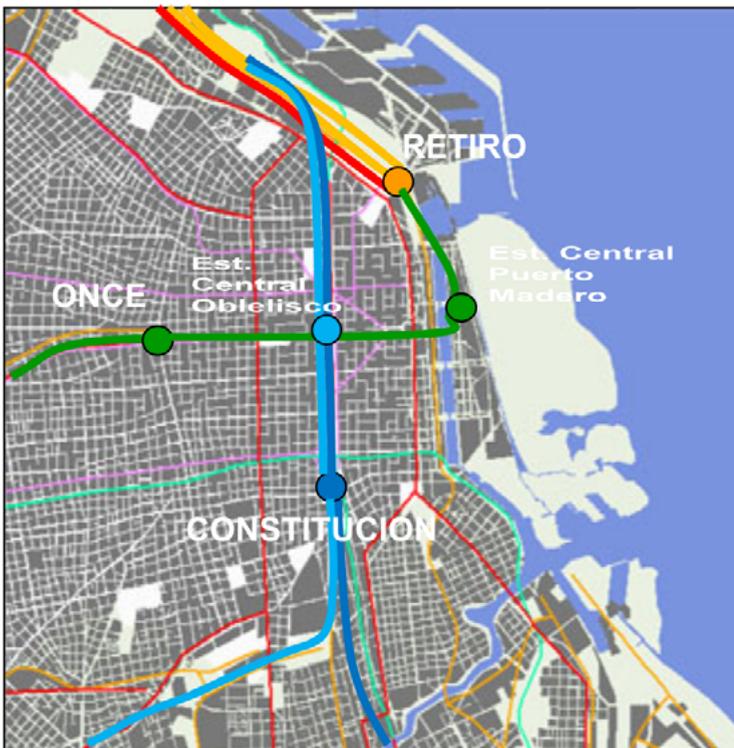
Este esquema relegaba al Ferrocarril Sarmiento a una mera extensión hacia el Área Central sin ningún enlace con otra Línea; simplemente la conexión con las Líneas RER 1 y 2.

### ***Propuesta RER 2000***

Pero a lo largo de medio siglo, el paradigma de metrópoli lineal mutó a una metrópoli concéntrica, donde no sólo los ejes Norte y Sur se desarrollaron, sino también el Corredor Oeste.

Eso ameritó considerar el enlace del Ferrocarril Sarmiento con alguna otra Línea de características al menos operativas compatibles, como el Ferrocarril Mitre, con sus 3 ramales.

En ese sentido, la propuesta 2000 (Orduna, 2001: 79-105) expuso la conveniencia del diseño de 2 líneas RER, una configurada por el enlace del Ferrocarril Sarmiento con el Mitre, y otra con el enlace del Ferrocarril Roca con el San Martín (Figura 3).



*Figura 3. RER en Área Central de Buenos Aires.*

Fuente: Elaboración propia en base al artículo publicado en *Mobilitas V*.

En todos los casos, se trata de sistemas de trocha ancha: el par Mitre-Sarmiento, con alimentación eléctrica por tercer riel, y el par Roca-San Martín por catenaria, operativa para el primero, y planificada para el segundo.

En cuanto al desarrollo bajo el Área Central, esta propuesta contemplaba la construcción de un túnel bajo la Avenida 9 de Julio para las Líneas Roca-San Martín y la adecuación del antiguo túnel de cargas para las Líneas Mitre-Sarmiento, con una estación de transferencia en la intersección de ambas líneas, en el entorno entre el Obelisco y la Avenida de Mayo (denominado nodo Obelisco).

En la revisión de la propuesta 2000 desarrollada en la publicación digital *Mobilitas V* (Orduna, 2021: 31-48) se analizaron estos enlaces en el marco de la propuesta 2016-2019 a escala regional y del Área Central de Buenos Aires (ACBA).

## **La propuesta 2016-2019**

### ***Marco institucional interjurisdiccional***

La planificación de la RER la realizó entre 2016 y 2019 la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación, y la ejecución de la obra debería quedar a cargo de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) si gestionase a pleno.

En efecto, del proyecto participarían tres jurisdicciones: el Gobierno Nacional, que actualmente gestiona los ferrocarriles metropolitanos; la Provincia de Buenos Aires (PBA), la cual podría favorecer la intermodalidad con el autotransporte público de pasajeros de su jurisdicción, y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo la cual se construirían los túneles de la RER.

Sin perjuicio de lo descripto, la RER puede materializarse independientemente de la ejecutividad que tenga la ATM: el GCBA podría construir los túneles y estaciones, tal como lo hizo oportunamente, por ejemplo con el Metrobus de la Avenida 9 de Julio. Es decir, estaríamos en el mismo caso en el cual la jurisdicción de la CABA construye una infraestructura de transporte para un modo que es gestionado por la jurisdicción nacional, como fue el caso de las líneas de colectivos de dicha jurisdicción que circulan por el Metrobus 9 de Julio. Todo ello, bajo un acuerdo, que podría tener ciertas cláusulas basadas en los acuerdos pre-existentes.

Al respecto, podemos citar los siguientes acuerdos entre las partes:

- El acuerdo Tripartito entre la jurisdicción nacional, la PBA y el GCBA, firmado en octubre de 2012, el cual estipuló en su artículo 6° la necesidad de realizar un Plan Director de Transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires (PDT).

- El primer PDT firmado por las tres jurisdicciones en 2014, que fijaba en su acápite tercero “Planteo preliminar de estrategias de ordenamiento, coordinación y planificación”, punto 1, dedicado a la “Modernización y refuncionalización de los ferrocarriles metropolitanos” un punto sobre la “Mejora de servicios con la implementación de la Red de Expreso Regional (RER) y de altas prestaciones e incrementos de frecuencias, desarrollando la construcción de pasos bajo nivel, mejora de vías, señales, y la operación de servicios interurbanos.” (ATM, 2014: 44).
- La segunda versión del PDT de 2018, la cual entre los puntos del mismo acápite 3 describía: “Mejorar, en forma articulada con la expansión de la red de subterráneos, los servicios ferroviarios con la implementación del Programa Red de Expresos Regionales (RER)”. Y en el acápite 4 del “Listado Preliminar de Proyectos” dentro del punto 1 de dicho acápite dedicado a los Proyectos de Transporte Público, el inciso 1.1. “Proyectos en el marco de la Red de Expresos Regionales (RER) y de la modernización y potenciación ferroviaria” incluía los siguientes puntos:
  - 1.1.1 Viaductos y Pasos a distinto Nivel
    - 1.1.1.a Viaducto San Martín (Etapas I y II)
    - 1.1.1.b Viaducto Mitre
    - 1.1.1.c Viaducto Belgrano Sur (Etapas I y II)
    - 1.1.1.d Pasos a distinto Nivel
  - 1.1.2 Eliminación de las interferencias ferroviarias de la traza del Ferrocarril Sarmiento
  - 1.1.3 Infraestructura troncal RER (túneles y nuevas estaciones subterráneas y en superficie) en el Área Central
    - 1.1.3.a Enlace Roca-San Martín
    - 1.1.3.b Enlace Sarmiento-Mitre (Etapas I y II)
    - 1.1.3.c Enlace Belgrano Sur-Norte
  - 1.1.4 Electrificación del Sistema
    - 1.1.4.a Línea Roca
    - 1.1.4.b Línea San Martín
    - 1.1.4.c Línea Belgrano Sur
    - 1.1.4.d Línea Belgrano Norte
    - 1.1.4.e Potenciación y modernización de Líneas Mitre y Sarmiento
  - 1.1.5 Nuevo Material Rodante (PDT, 2018: 42)

Es decir, la actualización del PDT al 2018 dejó planteadas las obras necesarias para poder materializar la RER en 3 etapas, varias de las cuales ya se han realizado, o están ejecutándose.

A nivel local, la RER estaba perfilada por el Plan Urbano Ambiental (PUA) de la CABA, aprobado por la Ley N°2930, que fuera sancionada en 2007, con la obligación de ajustarse/actualizarse cada 5 años (artículo 15° de la Ley N°71).

Y además del Plan Urbano Ambiental, la RER contó con la Ley N°5825, sancionada por la Legislatura de la CABA en 2017, a fin de expropiar parcelas de la calle Rivadavia para el túnel de la Línea Once-Puerto Madero.

### ***Las condicionantes técnicas***

Previamente a la materialización de los enlaces de las Líneas Mitre-Sarmiento y San Martín-Roca eran necesarias una serie de obras, que hoy podemos conocer como PRE-RER que consistieron en la construcción de 3 viaductos, cuya información se muestra en el Cuadro 1.

Viaducto	Tramo	Etapas RER	Longitud (en km)	Cantidad barreras eliminadas	Inversión U\$S (en millones)	Estado
San Martín	Palermo-Paternal	1	5	11	204	Pendientes estaciones
Mitre	Empalme Maldonado-Núñez	2	3,9	8	125	Finalizado
Belgrano Sur	Sáenz-Constitución	3	5,6	8	115	En construcción

*Cuadro 1. Características de los viaductos RER.*

Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Transporte y GCBA

De estas tres obras, el viaducto Mitre finalizó en 2019, y quedan pendientes intervenciones en las estaciones del viaducto San Martín y la construcción del viaducto Belgrano Sur hasta Constitución.

### ***Las etapas***

El GOA (2016) planificó la RER en etapas, pero el proyecto se presentó en su totalidad, incluyendo las obras previas, que resultaban imprescindibles para

materializarlo, entre ellas, los mencionados tres viaductos en territorio de la CABA (Figura 4).

Según lo presenta oficialmente el GCBA, la RER enlazará los ferrocarriles que vienen desde el Norte (San Martín; Mitre en sus dos ramales Tigre y J. L. Suarez; y Belgrano Norte), desde el Sur (Roca y Belgrano Sur) y el Oeste (Sarmiento) generando un gran nodo de conectividad regional. Para conectar las redes ferroviarias, el proyecto prevé la construcción de una Estación Central, ubicada entre el Obelisco y Avenida de Mayo, en el subsuelo de la Av. 9 de Julio, y otra Estación en Puerto Madero para combinar con el subterráneo en el ex Correo Central.

La misma fuente indica que la estación tendrá 400 metros de largo y tres niveles: i) en superficie conectará con el Metrobus de la Av. 9 de Julio y EcoBici; ii) un primer subsuelo conectará con la Terminal de combis Obelisco; iii) un segundo nivel inferior, mediante un túnel peatonal la RER quedará vinculada con las Líneas A, B, C y D del subterráneo y, a futuro, con la parte de la estación RER de la Línea Sarmiento (ubicada adyacente a la parte de la estación RER Obelisco; iv) un tercer nivel de subsuelo, para los andenes de la Línea Roca que se conectarán con las líneas Mitre y San Martín, más dos plataformas previstas para que en una etapa posterior accedan los servicios de las Líneas Belgrano Sur y Norte, que serán conectadas con otro túnel.



pasajeros más importante de la historia de la CABA en el último siglo. Todo esto se justifica a partir de los propios objetivos de la RER, que son:

- Mejorar la calidad de vida de toda la población.
- Recuperar el nivel de excelencia que históricamente tuvo el ferrocarril en el área metropolitana.
- Generar un cambio en los patrones de movilidad de la población en general, mejorando la calidad del servicio de transporte público.
- Mejorar la conectividad en toda la Región Metropolitana (viajes hacia la Ciudad, dentro de la Ciudad y entre distintos municipios del conurbano bonaerense).
- Activar la red de 100 km de trenes que tiene la Ciudad de Buenos Aires, mejorando su conectividad y duplicando su frecuencia.
- Mejorar la conectividad del ferrocarril con los demás modos de transporte, potenciando la red de Subtes y de Metrobus.



*Figura 5. Estación Constitución Subterránea.*

Fuente: GCBA

## **Impacto sobre la vulnerabilidad y la pobreza**

El proyecto RER 2016-2019, estructurado de Sur a Norte, que prevé enlace entre las Líneas Roca y San Martín, con posibilidad de brindar accesibilidad al centro

de la Ciudad está diseñado con la premisa de brindar a los más vulnerables las primeras prestaciones.

En efecto, los primeros que se verían beneficiados serían los pasajeros de la Línea Roca en la mayoría de sus ramales, quienes podrían eliminar un transbordo y seguir al Obelisco o llegar a Constitución y combinar con los servicios RER que lleguen a dicho nodo.

De materializar el enlace Roca-San Martín en una primera etapa, esta misma demanda de la Línea Roca, tendría el beneficio de continuar tras el Obelisco, con el servicio ferroviario hasta Paternal, pasando por las estaciones de Palermo y Chacarita.

Más de una vez ha quedado demostrado (Orduna, 2021) que esta primera etapa Roca-San Martín es la alternativa más beneficiosa como prestación de una oferta para la demanda metropolitana del AMBA.

Ahora se demuestra, que a su vez esta oferta, tiene un impacto sobre los distritos con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) que representan un considerable porcentaje sobre su población.

La Figura 6 muestra el alcance de la primera etapa RER sobre los municipios en los cuales las NBI afectan una considerable parte de su población, tales como Presidente Perón, San Vicente y Florencio Varela.

Una segunda etapa de la RER podría alcanzar otros municipios del AMBA afectados con NBI como Moreno, mientras que otros como Pilar, se verían beneficiados con la extensión de la Etapa 1 por la Línea San Martín, en la medida que se integren más servicios RER.

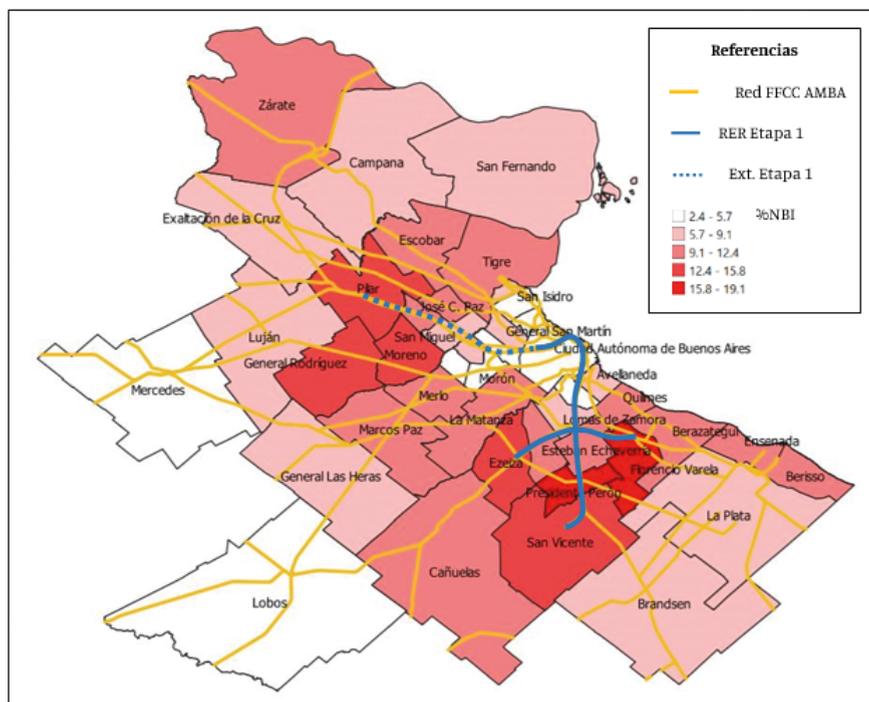


Figura 6. Porcentaje NBI sobre la población en el AMBA y ETAPA 1 RER.

Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC

## Perspectivas futuras del proyecto

Cumplimentada la etapa de obras del PRE-RER, es decir los 3 viaductos construidos en la CABA, quedaría pendiente la electrificación de la Línea San Martín que se encuentra en este momento en proceso de pre-adjudicación por parte del Ministerio de Transporte del GOA.

Esto no quita, que se pueda comenzar con la Etapa 1, esto es, la construcción del túnel entre bajo la Avenida 9 de Julio, y las estaciones Constitución Subterránea y la Estación del Obelisco.

Como se concluía en el artículo *RER: lecciones aprendidas y futuro del proyecto* (Orduna, 2021: 46-47), la RER así planteada, tendría para esta Primera Etapa los siguientes impactos positivos, tanto para la planificación y la movilidad urbana del AMBA como para la CABA:

- instantáneamente y en el corto plazo, quedarían eliminados los transbordos tren-subte y tren-bus en Constitución, para flujos de la Línea Roca, a la vez que se podrían generar múltiples combinaciones RER-subte en el nodo Obelisco, reduciendo tiempos de viaje;
- a mediano plazo, podrían generarse efectos en los nodos metropolitanos que queden conectados directamente al Área Central, del tipo TOD<sup>1</sup>, en la medida que la planificación coadyuve localmente para que esos desarrollos puedan prosperar;
- a largo plazo, estos nodos o subcentralidades podrían traccionar otros, que tanto en el AMBA como en la periferia de CABA puedan surgir a partir del requerimiento para la construcción de más segmentos RER.

Finalmente, vale destacar que la Línea C de subtes, en el mencionado primer segmento RER tenderá a descongestionarse, y podrá también absorber con mayor capacidad los flujos de las Líneas Roca y Belgrano Sur con destino a Retiro.

Desde el punto de vista urbanístico del Conurbano Sur, la estructuración Sur-Norte en esta versión RER 2016-2019, fortalece su orientación a cubrir demandas vulnerables de sectores socio-económicos más necesitados, ya que como se demostró en el punto anterior, la conexión de las Líneas Roca y San Martín cubre en su hinterland áreas que se destacan por su porcentaje de NBI.

En nuestro aporte a *Metrópolis en la Encrucijada* (Vidal-Koppmann et al., 2021: 193-224) estudiamos las dinámicas de los corredores Sur, Sudeste y el así llamado Sur-Sudeste, y explicamos los motivos del estancamiento de este último corredor denominado como el 7mo. del AMBA. Podría decirse que la desafectación del servicio ferroviario provincial del ex Ramal "P1" generó en efecto una desestructuración urbana de dicho Corredor Sur-Sudeste que lo llevó al estancamiento; en los territorios urbanos, hacia un proceso de informalización, y en el mejor de los casos, a la permanencia en el ámbito rural de los pocos territorios que aún siguen siendo "campo" dentro del AMBA.

Se proponía en el mencionado artículo de *Metrópolis en la encrucijada* que la puesta en marcha de un servicio de capacidad intermedia del tipo tranviario y un desarrollo en torno a las estaciones del tipo TOD, podrían ser una fórmula de reactivación del Corredor Sur-Sudeste.

Por último, es una hipótesis oportuna de mencionar, que la integración del subsistema de la Línea Roca a la RER, generará un proceso de desarrollo para

---

<sup>1</sup> Transit Oriented Development o Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público, para más información al respecto, véase SALAT, S. y OLLIVIER G. *Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development*. Washington, DC, Banco Mundial. 2017.

todos los corredores del Sur del Conurbano, incluidos los de más pobreza, como el caso del Corredor Sur-Sudeste.

## **Riesgos de variantes**

### **Ad Intra Proyecto RER**

Algo que afectaría el planteo hasta aquí desarrollado, es que se invierta la priorización sobre la Línea Roca, y se prioricen las Líneas del Norte de la RER, por ejemplo la Línea Mitre.

Si bien la misma está incluida en la Etapa 2 de conexión entre las Líneas Mitre y Sarmiento (iguales trochas, alimentación por tercer riel y material rodante), por los motivos comentados, y demostrados los impactos positivos que tendría la priorización de la Línea Roca para los sectores más vulnerables, queda clara la conveniencia de la estructura del proyecto Sur-Norte de la RER 2016-2019.

En definitiva, conviene mantener el esquema RER de priorización de la Línea Roca.

### *Del proyecto en relación con la intermodalidad*

Está también claro que el potencial de la RER en su intermodalidad con el subterráneo, está planteado para la combinación con las líneas de subte C, en Constitución, y A, B y D en el nodo Obelisco.

No obstante, existen proyectos en la zona Norte vinculados a las Líneas Mitre y San Martín con intención de potenciar el transbordo con la Línea H, con destino a Sáenz-Pompeya.

Se desconocen estudios comparativos que pudieran privilegiar la alternativa de transbordos del sistema RER con la Línea H frente a las primeras combinaciones planteadas (A, B, C y D).

### *Sobre las lecciones aprendidas*

En el anteriormente mencionado trabajo de *Mobilitas V* sobre la RER, hemos comentado el diseño de la Estación Central bajo el Obelisco. Entendemos que se podría minimizar su envergadura, a efectos de lograr una construcción menos compleja, que redunde en el ahorro y simplificación del tramo Constitución-Obelisco y que permita la más inmediata materialización de la llegada de la Línea Roca al microcentro de la Ciudad de Buenos Aires.

## Conclusiones

El proyecto RER 2016-2019 desde el punto de vista de la demanda, es la inversión de infraestructura de transporte que mayores beneficios otorga al AMBA en términos de movilidad metropolitana.

La Etapa 1 que vincula en un primer tramo a la Línea Roca con el nodo Obelisco, y luego en un segundo tramo con la Línea San Martín, es la que mayor impacta positivamente sobre los sectores más vulnerables.

La posibilidad de acceder al Área Central de Buenos Aires para la población de bajos recursos de los municipios de San Vicente, Presidente Perón y Florencio Varela, entre otros partidos con porcentajes de NBI que oscilan entre un 15 y un 19% aproximadamente, otorga al proyecto, una atractiva prioridad frente a otros de transporte metropolitano, u otras etapas de la RER, que por cierto son importantes, pero a la hora de escasez de recursos, pasan a un segundo lugar.

A su vez, esta alternativa de la Etapa 1, potenciaría a la mayor parte de los corredores del Sur del Conurbano, traccionando posibles inversiones del tipo TOD para las cuales la revitalización y el desarrollo urbano se basan en el transporte público.

Entre los posibles nodos TOD en torno a estaciones RER de la Línea Roca, se generarían *hinterlands* que impactarían sobre los corredores Sur y Sudeste, y que derramarían su desarrollo hacia la revitalización de otros, tales como el Sur-Sudeste del AMBA, que demandan salir de la postergación que durante tantas décadas los ha tenido relegados en la pobreza, informalidad y vulnerabilidad.

## Referencias bibliográficas

- Agencia de Transporte Metropolitano (2018). *Plan Director de Transporte*. Buenos Aires: Ministerio de Transporte.
- Agencia de Transporte Metropolitano (2014). *Plan Director de Transporte*. Buenos Aires: Ministerio de Transporte.
- Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (1910). *Antecedentes Legales. Línea Subterránea de Once de Septiembre a Plaza de Mayo y Puerto de la Capital (Ley N°6700)*. Buenos Aires: Albion.
- Orduna, M. B. *et al.* (2020). Cambios históricos del sistema de transporte en el Corredor Sur-Sudeste del AMBA. Estudio de caso: zona de influencia del ex ferrocarril provincial. *Actas de las XXXIV Jornadas de Investigación y XVI Encuentro Regional, SI+Herramientas y Procedimientos. Instrumento y Método* (pp. 2538-2562). Buenos Aires: FADU-UBA.

- Orduna, M. B. (2017). Comprensión y alcance del Proyecto RER a partir de la conceptualización de los movimientos metropolitanos. *Actas de las XXXII Jornadas de Investigación - XIV Encuentro Regional, SI+Campos* (pp. 1715-1722). Buenos Aires: FADU-UBA.
- Orduna, M. B. *et al.* (2021). El corredor sur-sudeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El caso del Ramal P1. En Vidal-Koppmann, S. *et al.* (Comps.) *Metrópolis en la encrucijada* (pp.193-221). Buenos Aires: IMHICIHU-CONICET.
- Orduna, M. B. (1995). La construcción del túnel de cargas de Buenos Aires. *New Frontiers in Hispanic and Luso-Brazilian Scholarship* (Homenaje a D. Lomax) (pp. 501-508). Birmingham: Universidad de Birmingham, Edwin Mellen Press.
- Orduna, M. B. (2021). RER: lecciones aprendidas y futuro del proyecto. *Revista Mobilias*, (5), 31-48.
- Orduna, M. B. (1998). Tren a Puerto Madero: Refuncionalización del túnel de cargas del antiguo F.C.O. *Actas del Seminario de Urbanismo Subterráneo*. Buenos Aires: Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU).
- República Argentina, Ministerio de Economía, INDEC (2010). *Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2010*.
- República Argentina, Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1973). *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana*. Buenos Aires: MOYSP.
- República Argentina, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (2018) *Informe Estadístico Anual Línea Mitre, Línea Sarmiento, Línea Roca, Línea San Martín, Línea Belgrano Norte y Línea Belgrano Sur*. CNRT. Buenos Aires: Ministerio de Transporte.
- República Argentina, GCBA (2022). *Sistema RER*. Jefatura de Gabinete. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Recuperado de <https://www.buenosaires.gob.ar/rer/sistema>.
- República Argentina, Secretaria de Transporte de la Nación (2012). *Acuerdo Tripartito entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, destinado a la Creación de la Agencia de Transporte Metropolitano*. Buenos Aires: ATM.
- Salat, S. y Ollivier G. (2017). *Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development*. Washington, DC: Banco Mundial.

## **SOBRE LOS AUTORES**

**Micaela Alcalde** (micaelaalcalde@gmail.com)

Magíster en Economía Urbana por la Universidad Torcuato Di Tella y Arquitecta por la Universidad de Buenos Aires. Es Profesora asistente de las materias Taller de Economía Urbana de la Maestría en Economía Urbana (UTDT) y Políticas Públicas para Problemas Urbanos de la Maestría en Políticas Públicas (UTDT). Actualmente es Directora Ejecutiva de Fundación Urbe donde diseña e implementa el Programa “Ciudad Abierta: transformaciones urbanas producidas en la era industrial 4.0”. Es integrante del grupo RUTA en el cual investiga sobre renovación urbana de la región metropolitana. Participa como miembro de Transformaciones Territoriales y Derecho a la Ciudad del colectivo Proyecto Habitar, donde indaga sobre la gestión inclusiva en el Distrito Tecnológico.

**Soledad Arqueros Mejica** (Soledad.arqueros@gmail.com)

Doctora en Ciencias Sociales (UBA), Magíster en Economía Urbana (UTDT) y Licenciada en Sociología (UBA). Investigadora CONICET con sede en el Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA). Jefa de Trabajos Prácticos regular de la materia “Ambiente y Sociedad” (UNDAV). Docente de posgrado en el Doctorado en Ciencias Sociales (UBA), y en las maestrías Desarrollo Territorial y Urbano (UNQUI) y Hábitat y Pobreza Urbana en América Latina (FADU-UBA). Desde 2017 dirige y co-dirige proyectos de investigación FADU-UBA, UNDAVCYT, PICT y CONUSUR sobre políticas de renovación urbana en la CABA y en áreas centrales del AMBA. Sus intereses de investigación giran en torno a los procesos de desarrollo urbano, las políticas urbanas implementadas en ese contexto y sus efectos en las condiciones de hábitat y el entorno urbano.

**Mariela Paula Diaz** (mariela.diaz@fadu.uba.ar)

Licenciada y profesora en Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Doctora en Ciencias Sociales de la UBA. Docente de la UBA desde el año 2009. Investigadora del CONICET en el Instituto Multidisci-

plinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU). En el periodo 2019-2022 se desempeñó como coordinadora del Grupo de Trabajo CLACSO: "Fronteras: movi- lidades, identidades y comercios" junto con el Dr. Bruno Miranda (UNAM, México) y la Dra. Yolanda Alfaro (UMSS, Bolivia), actualmente es miembro del GT de CLACSO "Migración y fronteras sur-sur". Es directora del PICT 2019-00416 radicado en la FADU-UBA sobre Movilidad, Pobreza y Hábitat Popular. Dinámicas urbanas y laborales plurilocales de las familias migrantes en la Villa 20 y en Playón Chaca- rita de la CABA en el marco de las políticas locales de reurbanización (2015-2019)".

**Jimena Dmuchowsky** (jimena.dmuchowsky@gmail.com)

Licenciada en Ciencia Política por la Universidad de Buenos Aires. Magister en Planificación Urbana y Regional (FADU/UBA) y Doctora en Urbanismo en la FADU-UBA. Actualmente se encuentra trabajando en el marco de una beca posdoctoral de CONICET. Forma parte del equipo de investigación del Centro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana (CETAM - FADU/UBA), del Instituto Multidis- ciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU - CONICET) y del Instituto de Transporte de la Universidad de San Martín, en temas ligados a la movilidad y el transporte urbano y género. Es docente de la Universidad de Buenos Aires en grado y posgrado en FADU y FSOC y en posgrado en la Universidad Nacional de San Martín. Ha participado en congresos y jornadas nacionales e internacio- nales y ha publicado artículos en revistas y libros especializados. También se ha desempeñado como asesora técnica en el Ministerio de Transporte.

**María Eugenia Goicoechea** (megoicoechea@yahoo.com.ar)

Licenciada en Sociología y Doctora en Ciencias Sociales (UBA). Investigadora Asistente del CONICET con sede en el Instituto de Estudios Sociales en Contextos de Desigualdades, UNPAZ. Coordinadora de Indicadores Urbanos del Observa- torio Urbano Local — Buenos Aires Metropolitana, FADU-UBA y miembro del consejo directivo del Observatorio Urbano Global de ONU-Hábitat. Desde 2010 participa en proyectos de investigación multidisciplinarios dirigidos por la Dra. Sonia Vidal Koppmann, sobre transformaciones socio- territoriales en ciu- dades metropolitanas. Desde 2017 dirige y co-dirige proyectos de investigación FADU-UBA, UNDAVICYT, PICT y CONUSUR sobre políticas de renovación urbana en la CABA y en áreas centrales del AMBA. Ha publicado más de 60 papers, capítulos de libros y artículos en revistas especializadas sobre la temática.

**Erica Leonor Gómez** (erica.leonor.gomez@comunidad.unne.edu.ar)

Profesora en Geografía. cursó estudios de doctorado en Ciencias Espaciales en la Universidad de Groningen (Países Bajos). Investigadora y Docente del Insti- tuto de Geografía, Universidad Nacional del Nordeste. Docente en las carreras de

Licenciatura en Geografía y Diplomatura en SIG (UNNE); y de la Especialización en Técnicas de Análisis de Datos del Transporte (UNSAM). Miembro del Laboratorio de Tecnologías de la Información Geográfica (UNNE-CONICET) y del Grupo de Estudio en Movilidad, Servicios, Infraestructura y Desarrollo (GEMSIT-UNNE). Ha participado en la publicación de capítulos de libros y artículos científicos en el área de la Geografía Cuantitativa, Movilidad y SIG, tanto en carácter de coautora como autora principal. Ha participado como expositora y coordinadora en Congresos nacionales e internacionales. Es miembro del Centro Humboldt.

**Jonathan Emilio Grauberger** (jonathangrauberger@gmail.com)

Estudiante de la Licenciatura en Sociología en la Universidad de Buenos Aires (Facultad de Ciencias Sociales). Actualmente, participa en el Proyecto PICT- 2020-SERIE A-00664 (2022-2025) "Transformaciones urbanas en contextos de renovación: distritos económicos en la Buenos Aires Metropolitana" (Directora María Soledad Arqueros Mejica y Codirectora María Eugenia Goicochea). Asimismo, es miembro del Proyecto UBACyT CS2020-345 "Territorios urbanos en transformación: políticas públicas de hábitat e infraestructura y dinámicas del habitar en el AMBA (2010-2020)" (Directora María Carla Rodríguez y Codirectora Mercedes Di Virgilio), en el que se ha desempeñado como becario UBA200 con sede en el Instituto Gino Germani, bajo dirección de M.C Rodríguez.

**María de Lourdes Guerrero Jiménez** (marilugj1994@gmail.com)

Maestrante en Economía y Gestión Municipal por el Centro de Investigaciones Económicas, Administrativas y Sociales (CIECAS) por el Instituto Politécnico Nacional (IPN), licenciada en Ciencias Políticas y Administración Pública por parte de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo (UAEH), actualmente se desempeña como estudiante investigadora a partir del 2021 desarrollando el tema Los efectos de los conjuntos habitacionales en la movilidad cotidiana en el municipio de Tizayuca, Hidalgo, 2010-2020.

**Georgina Isunza Vizuet** (gisunza@ipn.mx)

Doctora en Planificación Territorial y Desarrollo Regional por la Universidad de Barcelona. Profesora e investigadora del Instituto Politécnico Nacional (Mexico). Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Sus publicaciones recientes versan sobre la movilidad urbana, movilidad periférica; territorios de proximidad y economía local.

Actualmente realiza una estancia de investigación con el proyecto "Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial en la Región Metropolitana de Buenos Aires" auspiciado por la <universidad de Buenos Aires e IMHICIHU-CONICET.

**Adrián Iulita** (aiulita@untref.edu.ar)

Es Licenciado en Geografía por la Universidad de Buenos Aires y Doctorando en Sociología por la Universidad Nacional de General San Martín - IDAES. Ha sido becario de la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires (2006-2010). Es Docente e investigador de Universidad Nacional de Tres de Febrero desempeñándose como docente Titular de la asignatura Geografía Social. Es Coordinador de la Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica y de la Licenciatura y Profesora en Geografía de la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es Coordinador general del Centro de Investigaciones Geográficas y Geotecnológicas de la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Ha integrado numerosos proyectos de investigación vinculados a las transformaciones sociales y urbanas del AMBA y como consultor en proyectos de intervención territorial en organismos públicos y empresas privadas.

**Josefina Lara Guerrero** (arqjosielara@gmail.com)

Arquitecta, Magister en Desarrollo Local y Territorio y Doctora en Geografía y Ordenación Territorial por la Universidad de Guadalajara. Especialista en Planeación, Diseño urbano y Ordenamiento Territorial. Profesor invitado del Núcleo Académico Ampliado (NAA) del Doctorado en Geografía y Ordenación Territorial y Lector Honorario en el Doctorado en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad de la Universidad de Guadalajara. Ha Realizado presentaciones y ponencias en distintos foros de nivel nacional e internacional y participado en diversas publicaciones y revistas científicas de su especialidad. En la función pública se ha desempeñado como Director de Planeación Urbana, Regional y Estatal en el Gobierno del Estado de Jalisco, México. Es Investigador externo del Proyecto Interdisciplinario Movilidad y Pobreza (FADU/FCE - UBA 2019) con sede en Buenos Aires, Argentina.

**Ana María Liberali** (amliberali@gmail.com)

Es Profesora y Licenciada en Geografía por la Universidad de Buenos Aires. Doctora en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Luján. Es investigadora de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Es miembro del Comité Científico de congresos y publicaciones académicas de Argentina, Chile, Brasil, México, España, Canadá y EEUU. Actualmente es Presidenta del Centro de Estudios Alexander von Humboldt. Representante de Argentina ante la Unión Geográfica de América Latina.

**Matilde Malizia** (matumalizia@yahoo.com.ar)

Licenciada en Trabajo Social y Doctora en Ciencias Sociales con orientación en Geografía (UNT). Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigacio-

nes Científicas y Técnicas (CONICET) en el Instituto de Investigaciones Territoriales y Tecnológicas para la Producción del Hábitat (INTEPH, UNT-CONICET). Coordina el área urbana del Programa de Mejora Participativa del Hábitat (MHAPA) y es consultora en el área social en proyectos gestionados por Fundación ProYungas. Su interés se centra en el estudio de procesos territoriales, ambientales y residenciales asociados con la desigualdad en las ciudades intermedias del noroeste argentino. Participa en proyectos de investigación, ha publicado artículos en revistas científicas, capítulos de libros y libros y ha participado como expositora en congresos nacionales e internacionales.

**Martin Blas Orduna** (martinorduna@yahoo.com.ar)

Arquitecto, Especialista, Magister en Planificación Urbana y Regional y Doctor de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Es Académico Titular de la Academia Nacional de Geografía y Director del Centro de Estudios de Transporte de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (CETAM / FADU / UBA). En la función pública se desempeñó como Director de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Subsecretario de Movilidad Urbana del Ministerio de Transporte de la Nación. Es profesor e investigador de la UBA y de la Universidad de Belgrano (UB) y dirige la Maestría Binacional en Planificación y Movilidad Urbana de la UBA y la Universidad Técnica de Berlín.

**Miguel Alejandro Parras** (aleparras@hotmail.com)

Profesor en Geografía por la Universidad Nacional del Nordeste. Magíster en Teledetección y Sistemas de Información Geográfica por la Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Auxiliar Docente por concurso en la Cátedra Técnicas en Geografía I correspondiente a las Carreras del Profesorado y Licenciatura en Geografía, profesor de la asignatura Sistema de Información Geográfica (Vectorial) correspondiente a la carrera de posgrado de la Maestría en Teledetección y Sistemas de Información Geográfica (UNICEN). Integrante del Laboratorio de Tecnologías de la Información Geográfica de la Facultad de Humanidades -LabTIG- (UNNE-CONICET) y del Grupo de estudio en Movilidad y Transporte (GEMSIT-UNNE).

**Solange Paula Redondo** (redondosolange@gmail.com)

Profesora y licenciada en Geografía por la Universidad Nacional de Lujan, Argentina. Maestranda en Políticas Sociales Urbanas en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Se desempeña como docente e investigadora de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, en el marco de la cátedra de Geografía Económica. Es docente de Institutos de formación Docente y del nivel secundario en la provincia de Buenos Aires. Publicó libros y artículos

científicos de su especialidad tanto a nivel nacional como internacional. Ha coordinado y participado como expositora en Eventos internacionales y es integrante del proyecto Movilidad y Pobreza en el AMBA,

**Claudia Gabriela Reta** (cgabriolareta@gmail.com)

Profesora y Licenciada en Ciencias Antropológicas (FFyL-UBA). Maestranda en Estudios Urbanos (UNGS) y Doctoranda en Antropología (FFyL-UBA). Becaria doctoral CONICET en el Instituto del Conurbano (ICO). Ayudante de 1° en Sociología- Cátedra Gamallo (CBC-UBA). Forma parte de InfoHábitat (UNGS) y del Grupo de Estudios sobre Experiencias y Sensibilidades Urbanas (IIGG-UBA). Sus temas de investigación son las políticas de hábitat implementadas en el Área Metropolitana de Buenos Aires y las experiencias de habitabilidad entre mujeres de asentamientos populares.

**Celmira Esther Rey** (celmirey@comunidad.unne.edu.ar)

Profesora de Enseñanza Media en Geografía y Profesora en Geografía graduada en la FH, UNNE. En cuanto a su carrera de postgrado es Magíster en Gestión Ambiental y Ecología, Facultad Arquitectura y Urbanismo de la UNNE y, Doctora en Geografía de la misma universidad. Dicta la Cátedra Geografía de la Población en la FH, UNNE y, dirige proyectos de investigación, becas, tesis en dicho ámbito institucional. Fue Directora del Departamento de Geografía y actualmente es Directora de la Carrera del Doctorado en Geografía de la FH. UNNE.

**Bárbara Teresa Romano** (bromano@untref.edu.ar)

Es Doctora en Geografía por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Es Profesora y Licenciada en Geografía por la UBA. También es Especialista en Planificación Urbana y Regional de la UBA. Su tesis doctoral ha sido galardonada con el premio Buenos Aires Publica, de la Fundación Tejido urbano y Bismar ediciones.

En la actualidad es becaria posdoctoral del CONICET en el Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas. En la UBA participa como investigadora en el Centro de Estudios del Transporte Área Metropolitana (CETAM-FADU).

Se desempeña como docente e investigadora en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, y dirige un proyecto de investigación en el Centro de Investigaciones Geográficas y Geotecnológicas (CIGG-UNTREF). Es docente en profesorado de la provincia de Buenos Aires.

**Macarena Valenzuela** (wvmacarena@gmail.com)

Estudiante avanzada de la Licenciatura en Economía. Pasante del proyecto Movilidad y Vulnerabilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

**Sonia Vidal-Koppmann** (sonia.vidalk@gmail.com)

Doctora en Ciencias Sociales (FLACSO) y Arquitecta y Planificadora Urbana y Regional por la Universidad de Buenos Aires. Es Profesora Titular Regular de la Universidad Nacional de Mar del Plata y Profesora Adjunta (Ad Honorem) de la UBA.

Actualmente se desempeña como Investigadora Principal del Consejo Nacional de investigaciones Científicas y Técnicas, ejerciendo la dirección del PICT 2021-1056 "Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial en la Región Metropolitana de Buenos Aires" y la Co-dirección del Proyecto Interdisciplinario UBACYT Movilidad y Pobreza. Fase IV. Participa, además, como Miembro del Consejo Académico del CIT (CONICET) de Tierra del Fuego.

Es autora de numerosos trabajos sobre las transformaciones de la Región Metropolitana de Buenos Aires y otras regiones urbanas de Latinoamérica.

Este nuevo trabajo sobre la temática de movilidad urbana y pobreza tiene la particularidad de reunir los avances de investigación realizados antes de la pandemia de COVID-19; y de los resultados de estudios posteriores a la misma. De hecho, forma parte de un proyecto interdisciplinario iniciado en 2010 y que continúa hasta el presente, bajo la dirección de las Dras. Ana M. Liberali y Sonia Vidal-Koppmann.

Cuando se diseñó esta cuarta fase de la investigación, se advirtió que la noción de pobreza debía ampliarse con la de vulnerabilidad, y que la misma no solo era aplicable a las comunidades sino también a los territorios. Si bien los estudios se focalizaron en la región metropolitana de Buenos Aires, en esta etapa nos pareció adecuado ampliar los casos de estudio, abarcando otras áreas metropolitanas de Argentina y de América Latina; ya que la problemática de la movilidad urbana presenta condiciones de similitud, a pesar de las singularidades de las metrópolis.

