

## **MOVILIDAD, APROPIACIÓN Y USO DEL TERRITORIO: UNA APROXIMACIÓN A PARTIR DEL CASO DE BUENOS AIRES<sup>1</sup>**

Jorge Blanco  
Luciana Bosoer  
Ricardo Apaolaza  
Universidad de Buenos Aires

### **Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires (Resumen)**

La apropiación del territorio, en su doble dimensión simbólica y material, se efectiviza mediante las prácticas cotidianas que permiten satisfacer las necesidades sociales. En este sentido, las prácticas de la movilidad incluyen, excluyen, condicionan, habilitan, inhiben o potencian el uso de la ciudad. El presente trabajo propone discutir las condiciones de apropiación y uso diferencial del territorio a través del análisis de la movilidad, tomando ejemplos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Se combina una mirada metropolitana, orientada a identificar el perfil social de los usuarios de los distintos modos de transporte y a las variadas condiciones de la movilidad, con estudios focalizados en contextos socioterritoriales precisos de la RMBA: el área de la expansión urbana y tres barrios localizados en las inmediaciones al área central.

**Palabras clave:** movilidad cotidiana, uso del territorio, Región Metropolitana de Buenos Aires

### **Mobility, Appropriation and land use: an approach based on the case of Buenos Aires (Abstract)**

The appropriation of territory, including its symbolic and material dimensions, chrysalises in everyday practices that assure the satisfaction of social needs. Thus, mobility practices may simultaneously include, exclude, influence, enable or encourage the use of the urban space.

---

<sup>1</sup> La elaboración de este texto se desarrolla en el marco del proyecto de investigación “CONTESTED\_CITIES – Contested Spatialities of Urban Neoliberalism: Dialogues between Emerging Spaces of Citizenship in Europe and Latin America”, financiado por la Comisión Europea (Grant Agreement: PIRSES-GA-2012-318944).”

This paper aims to discuss the conditions of appropriation and differential use of territory through the analysis of mobility, taking the Buenos Aires metropolitan region (RMBA) as an example. It combines both a metropolitan approach –to determine the social features of the transport users and the heterogeneous mobility situations- and research focused in specific RMBA's cases: the urban sprawl areas and three neighborhoods located next to the city centre.

**Keywords:** mobility, use of territory, Buenos Aires metropolitan region.

El presente trabajo propone analizar y discutir las condiciones de apropiación y uso diferencial del territorio a través del análisis de la movilidad, tomando ejemplos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). La apropiación da cuenta de la “puesta en evidencia de relaciones de poder, de conflictos y, más ampliamente, de la dimensión espacial de los procesos sociales”<sup>2</sup>. Noción que contiene una doble dimensión material y simbólica, la apropiación también se efectiviza mediante las prácticas cotidianas que permiten satisfacer las necesidades sociales. En el caso de la movilidad, remite a las prácticas que permiten el acceso a los lugares de trabajo, de educación, de atención de la salud, ocio y recreación, visitas sociales, compras, etcétera. En este sentido, las prácticas de movilidad incluyen, excluyen, condicionan, habilitan, inhiben o potencian el uso de la ciudad.

Desde el punto de vista metodológico, la indagación se basa en una aproximación a partir de dos estrategias complementarias. Estas estrategias remiten, por un lado, a la discusión sobre la posibilidad de aprehensión de las movilidades (plurales y múltiples) metropolitanas; y por otro lado, a las vías para recoger la información básica y las diferentes perspectivas para el análisis. En relación con la primera cuestión, se combina una mirada metropolitana, de grandes lineamientos, orientada a identificar el perfil social de los usuarios de los distintos modos de transporte y a las variadas condiciones de la movilidad, con estudios focalizados en contextos socioterritoriales precisos, tales como el área de expansión urbana metropolitana y barrios localizados en las inmediaciones del área central. En relación con la segunda cuestión, se utilizan fuentes de información secundaria, como las encuestas de movilidad, junto con una serie de entrevistas que recogen las prácticas concretas y las perspectivas de los sujetos. Las encuestas de movilidad realizadas para toda la región metropolitana<sup>3</sup> brindan información sobre los perfiles sociales de los usuarios de los distintos modos de transporte y de sus decisiones de movilidad. INTRUPUBA resume los datos de una encuesta de interceptación en los modos de transporte, en tanto que ENMODO es una encuesta de movilidad domiciliaria que abarca más de 22.000 hogares de la RMBA.

Subyace aquí la idea de que el análisis de las movilidades metropolitanas requiere de una doble aproximación: el reconocimiento de ciertas tendencias generales que remiten a la totalidad social, pero al mismo tiempo, la constitución de una diversidad de situaciones socioterritoriales que necesitan de una contextualización particular y efectiva para su comprensión. En este sentido, la RMBA es un caso y varios casos al mismo tiempo.

---

<sup>2</sup> Veschambre, 2005

<sup>3</sup> INTRUPUBA, 2009; ENMODO, 2011

## Movilidad y diferenciación social

Desde fines de la década de 1990, pero particularmente desde los años 2000, ha cobrado importancia un enfoque diferente para el campo problemático corrientemente denominado “problemas de transporte”, que se basa en el concepto de movilidad. La movilidad, concebida como una necesidad y como un derecho<sup>4</sup>, da cuenta de las posibilidades de acceso a los servicios básicos para el desarrollo de la vida social, para la participación activa en las actividades económicas, y para la sociabilización de las personas. Cada vez más, las posibilidades de movilidad cualifican a personas y lugares y están incorporadas sistemáticamente en conceptos tales como derecho a la ciudad, vivienda apropiada y desarrollo sostenible, proponiéndose incluso “el paradigma de la movilidad”<sup>5</sup> como una lente que permite analizar las sociedades contemporáneas.

La movilidad como relación y como práctica social pone en juego las necesidades de los sujetos para desarrollar sus actividades de reproducción de la vida social, en un cierto contexto territorial y temporal<sup>6</sup>. La movilidad es, como punto de partida, “una relación social ligada al cambio de lugar, es decir, como el conjunto de modalidades por las cuales los miembros de una sociedad tratan la posibilidad de que ellos mismos u otros ocupen sucesivamente varios lugares”.<sup>7</sup> Por su parte Gutiérrez<sup>8</sup> define la movilidad como “una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de grupos sociales, sea de sí mismos o de sus bienes” La misma autora señala que esta definición enfatiza: 1) que una práctica de viaje es una práctica en el territorio; 2) que una práctica implica una frecuencia de realización de un comportamiento de viaje; 3) que una práctica social de viaje implica la reiteración de comportamientos que definen un patrón (pauta o modelo) de desplazamiento en un contexto social, espacial y temporalmente determinado.

A partir de este planteo es interesante interrogarse acerca del objeto de esa relación social, entre quiénes se establece, cuáles son las mediaciones técnicas necesarias para su concreción, cómo se limita el ejercicio de la misma a partir de condicionantes sociales y técnicos, qué nivel de coerción y de libertad de elección tienen los sujetos involucrados en esa relación. En este contexto son de relevancia significativa las condiciones materiales del territorio (tales como la diferenciación de los lugares por sus actividades), sus representaciones y su apropiación, las redes accesibles para el ejercicio de la movilidad, y las condiciones propias de los sujetos (las competencias) insertos en sus redes sociales.

Esta combinación de elementos es la que determina la *motility* o el capital espacial de los sujetos en relación<sup>9</sup>. *Motility* es el capital espacial del que disponen los individuos o los hogares, es la capacidad “de ser móviles en el espacio social y geográfico” y los modos en que “acceden y se apropian de la movilidad socio-espacial de acuerdo con sus

---

<sup>4</sup> Ascher, 2004

<sup>5</sup> Urry, 2007

<sup>6</sup> Levy, 2001; Gutiérrez, 2009

<sup>7</sup> Lévy, 2001

<sup>8</sup> 2009a, s/p

<sup>9</sup> Kauffman et al, 2004, Rerat y Lees, 2011

circunstancias”<sup>10</sup>. Se requiere, en consecuencia, de recursos y habilidades, relacionadas con el funcionamiento de los hogares, con las capacidades para tramitar la flexibilidad, la adaptación y las incompatibilidades en el tiempo y en el espacio.

El capital espacial comprende tres aspectos: acceso, competencia y apropiación<sup>11</sup>. El acceso, está relacionado “con el abanico de movibilidades posibles de acuerdo con el lugar, el tiempo y otras restricciones contextuales”<sup>12</sup>. Entre estas restricciones, la disponibilidad económica cobra una particular importancia en sociedades estructuralmente inequitativas. El acceso tiene una estrecha relación con la oferta de redes de todo tipo (viales, de servicios públicos, peatonales, de senderos seguros, etcétera) que canalizan la circulación uniendo puntos significativos de la ciudad, con una cierta cobertura temporal.

La competencia, por su parte, remite a “las habilidades de los individuos”<sup>13</sup>, a un conjunto de capacidades derivadas de cuestiones físicas (edad, capacidades diferenciales), adquiridas (disponibilidad de registro para conducir, conocimiento de las redes y de los dispositivos de pago y de combinaciones entre modos de transporte) y organizacionales (planificación, lecturas de la señalización y las indicaciones para el uso de los modos y sus combinaciones, etcétera).

El tercer atributo del capital espacial es la apropiación, que “se refiere a las estrategias, motivaciones, valores y prácticas de los individuos”<sup>14</sup>. Esta apropiación remite a las dimensiones del espacio percibido, representado y usado a través de las prácticas. Para la apropiación efectiva resulta de gran importancia la representación social que tienen los modos de transporte, por ejemplo la idea de libertad que brinda el automóvil particular, las implicancias que puede tener el compartir con otros el transporte público, las rutas fijas y los cronogramas establecidos o la flexibilidad de horarios y de recorridos, la sociabilidad del espacio público, etcétera.

De manera complementaria, proponemos considerar la movilidad asociada con la doble dimensión de fijación y movilidad<sup>15</sup> representada, por la fijación de residencia o del lugar de actividad en un universo relacional accesible a través de la movilidad. Se retoma así un tema trabajado en profundidad en la geografía latinoamericana, como es el interés por los “fijos” (la construcción material fijada) y los flujos (las interacciones y el movimiento)<sup>16</sup>. La combinación de fijación y movilidad también abre la posibilidad de extender la apropiación urbana diferencial implícita en los usos temporales del territorio sin fijación, de particular relevancia para el análisis del espacio público o de áreas de la ciudad que tienen un ritmo variable en la escala temporal.

## **Movilidad y apropiación**

Fabrice Ripoll y Vicent Veschambre observan que la ciencia geográfica suele definir el territorio como una porción de espacio terrestre apropiado por una sociedad o un grupo

---

<sup>10</sup> Kaufmann et al., 2004:750

<sup>11</sup> Kaufmann et al., 2004

<sup>12</sup> Rérat-Lees, 2011:127

<sup>13</sup> Rérat-Lees, 2011:127

<sup>14</sup> Rérat-Lees, 2011:127

<sup>15</sup> Cresswell, 2006; Rérat y Lees, 2011

<sup>16</sup> Santos, 1996

social a través de relaciones de poder, pero raras veces explicita el contenido o los alcances del término apropiación. Esta curiosa omisión en parte es evidenciada al constatar la ausencia del término en la mayoría de los diccionarios disciplinares<sup>17</sup>.

Asimismo, la noción de apropiación suele estar vinculada con otros términos subsidiarios: propiedad en primer lugar, pero también con otros tales como posesión, control, riqueza, patrimonio, exclusión, privación, etcétera. Se reconoce que la noción de apropiación presenta una notable ambigüedad, acaso inevitable en conceptos que describen procesos complejos. No obstante, Ripoll y Veschambre sostienen que esta polisemia se apoya sobre contornos difusos, dentro de los cuales se suele ponderar la dimensión jurídica, descuidando otras dimensiones como la social o la simbólica.

Queda claro que toda práctica que conlleve el uso del espacio puede estar condicionada por las estructuras jurídicas del mismo: público o privado, accesible o restringido, gratuito o arancelado, etcétera, y que se suelen materializar en forma de muros, barreras, o incluso personas<sup>18</sup>. El sistema de movilidad metropolitano aparece en sí mismo atravesado por estas tensiones, que pueden observarse en las tensiones entre el transporte público y el privado, gratuito o no, las vías libres de circulación, las aranceladas y las restringidas, los dispositivos e instituciones de restricción, control y/o sanción, etcétera.

Sin embargo, para estos autores la apropiación incluye otras relaciones espaciales -tanto materiales como simbólicas-, que exceden a la propiedad privada. Por ello, consideran imprescindible explicitar las brechas entre la propiedad del suelo y la apropiación del espacio. Esta observación resulta pertinente para el campo del transporte y la movilidad, donde históricamente el interés ha tendido a situarse sobre el análisis de los aspectos formales y normativos del desplazamiento; esto es, el marco legal y económico del sistema de transporte, la oferta del mismo, los desplazamientos por origen y destino, etcétera. Sólo recientemente se ha puesto el foco en los componentes ocultos o latentes de la movilidad, o en sus componentes simbólicos<sup>19</sup>.

En un intento por asir esta dimensión no jurídica, Ripoll y Veschambre avanzan sobre el análisis de dos modalidades de apropiación material, que denominan “uso exclusivo” y “uso autónomo” del espacio. El primero se basa en una lógica de competencia por bienes escasos (en este caso, el espacio), que puede ejercerse individual o colectivamente, y es sinónimo de una clausura a través de dispositivos materiales, como pueden ser los muros de las urbanizaciones cerradas, pero también las cuerdas o cercos improvisados en invasiones populares ilegales. El segundo, se corresponde con cierta capacidad o dominio de uso libre del espacio, sin coacción social explícita, e involucra prácticas más o menos visibles que desvían el uso original del espacio a favor de usos alternativos, funcionales a un grupo, como puede ser la ocupación del espacio público para estacionar vehículos, la venta ambulante que restringe la circulación peatonal.

La combinación de estas dos modalidades de apropiación material permite conjugar cuatro situaciones prototípicas: a) espacio con usos/movilidad a la vez exclusivos y autónomos, b) espacios con usos/movilidad exclusivos pero no autónomos, c) espacios

---

<sup>17</sup> Ripoll y Veschambre, 2005

<sup>18</sup> Ripoll y Veschambre, 2005

<sup>19</sup> Kauffman et. al., 2004; Gutiérrez, 2009b; Jouffe y Lazo, 2010; Gutiérrez, 2012; Hernández, 2012

con usos/movilidad autónomos pero no exclusivos, y d) espacios sin usos/movilidad exclusivos ni autónomos. Dentro del esquema de análisis de la relación apropiación-movilidad, esto podría resumirse en cuatro grandes situaciones, en las que se sugieren, a modo hipótesis, modalidades de movilidad, según el cuadro 1.

**Cuadro 1**  
**Modalidades de movilidad**

	CON USO	SIN USO
	AUTÓNOMO	AUTÓNOMO
CON USO EXCLUSIVO	Movilidad interna en áreas con control de acceso formal  Hipermovilidad (Massey, 2000)  Movilidad dominante en cierto contexto de urbanización (Blanco et al, 2013)  ...	Movilidad segregada por dispositivos de control  Movilidad al interior de espacios informales  ...
SIN USO EXCLUSIVO	Movilidades en interacción en el espacio público de circulación  Movilidad subordinada en cierto contexto de urbanización  (Blanco et al, 2013) ...	Inmovilidad, insularidad (Le Breton, 2004)  Reclusión  ...

Fuente: Elaboración propia sobre la propuesta de Ripoll y Veschambre, 2005

El desarrollo de la vida social puede implicar, a menudo instancias de articulación y encuentro conflictivos de estas movilidades en situaciones intermedias en el espacio de circulación compartido.

Asimismo, se proponen tres modalidades de apropiación en el plano simbólico y afectivo del espacio por parte de los individuos o grupos sociales, a los cuales denominan el aprendizaje-familiarización, el apego emocional, y la apropiación identitaria<sup>20</sup>. El aprendizaje y la familiarización representan un primer nivel de apropiación del espacio, a través de una interiorización cognitiva del mismo. Se trata de una apropiación a partir de la incorporación de conocimiento (teórico y práctico, o de saber y saber-hacer), que permite no sólo moverse en un espacio complejo, sino también administrar el espacio como una herramienta estratégica. En el plano de la movilidad esto puede interpretarse como parte de las competencias del grupo<sup>21</sup>, de sus habilidades para hacer uso efectivo de las opciones de transporte, particularmente importantes en sistemas de transporte “inteligentes” y con alto grado de complejidad.

<sup>20</sup> Ripoll y Veschambre, 2005

<sup>21</sup> Kaufmann et al., 2004

En un segundo nivel, el apego afectivo representa una suerte de “apropiación existencial”, donde se desarrolla un sentido de pertenencia con el lugar a partir de una sensación de interdependencia a partir de la ocupación física. En el plano de la movilidad, esta apropiación se relaciona con la percepción y valoración de las prácticas de movilidad, por lo que las representaciones sociales asociadas a los modos de transporte asumen gran relevancia.

En un tercer y último nivel, ubican a la apropiación identitaria (o simbólica), donde una porción del espacio terrestre aparece tan asociada a un grupo o clase social al punto de representar uno de sus atributos fundamentales. Esto se asocia tanto con los colectivos constituidos en torno a dispositivos de movilidad (por ejemplo los ciclistas), como con las llamadas clases socio-territoriales<sup>22</sup> y sus marcas simbólicas.

De esta manera, la apropiación, en diálogo con el campo de la movilidad, como mínimo debe considerar las inequidades en el acceso, uso, ocupación y disfrute de las diferentes opciones de movilidad y, por ende, de los lugares. Esto es, la mediación de la movilidad como dispositivo de acceso a recursos escasos, centrales, jerárquicos y/o de alto valor simbólico, que posibilita u obtura las apropiaciones a escala metropolitana, y por ende determinan el control del propio espacio de vida y de las oportunidades urbanas.

Sin embargo, el uso del término apropiación también exige considerar los “desvíos” en su uso del transporte y el territorio, las “marcas” sociales, la revalorización, la estigmatización, etcétera. Asimismo, se deben recuperar otras dimensiones de la desigualdad, que no se derivan estrictamente de la estructura socioeconómica. Por ejemplo Gutiérrez (2009) describe como el género y la edad intervienen en el desarrollo de prácticas de movilidad, o Cebollada (2006) analiza como la condición de inmigrante condiciona la posibilidad de acceso al registro y constriñe las posibilidades de acceso a ofertas laborales.

### **Buenos Aires Caso 1: prácticas sociales de uso diferencial del territorio**

Una mirada integral sobre rasgos y tendencias de movilidad en la RMBA permite una primera aproximación a la diferenciación social de esas prácticas, de las competencias de los sujetos, al uso de las redes y a la apropiación de los diferentes ámbitos de la ciudad desde la circulación y el movimiento.

Las encuestas de movilidad realizadas para toda la región<sup>23</sup> brindan información sobre los perfiles sociales de los usuarios de los distintos modos de transporte y de sus prácticas de movilidad. La hipótesis que orienta el análisis de esta información es la de un progresivo proceso de privatización e individualización de la movilidad, manifiesto no solo en el uso creciente del automóvil particular, sino también en el recurso a otras soluciones individuales (motos, bicicletas) o modos de transporte alternativos con una oferta más confortable y tarifas más elevadas (especialmente los denominados charters). La información de ENMODO ha sido tratada directamente de las bases de microdatos, tomando como referencia el nivel de los quintiles de ingresos, como base para la diferenciación social.

---

<sup>22</sup> Jouffé, 2011

<sup>23</sup> INTRUPUBA, 2009; ENMODO, 2011

La diferenciación de la cantidad de viajes que se realizan y, concomitantemente, a las situaciones de inmovilidad, constituye un primer aspecto relevante. Las tasas de generación de viajes por personas varían entre 1.4 para el primer quintil y 1.8 para el quinto, dando cuenta así de un hecho recurrente en distintos contextos sociales: la mayor movilidad de la población de ingresos más elevados<sup>24</sup>. La situación opuesta, la de inmovilidad, representada por las personas que no viajan, refuerza esta primera percepción: si en el quintil 1 viajan el 59% de las personas, en el quintil 5 lo hace el 72%. Este primer eje de lectura que da cuenta de una cantidad de desplazamientos cotidianos descendente a medida que disminuyen los ingresos, tiene un segundo eje de lectura por géneros que da cuenta de una mayor inmovilidad femenina sobre la masculina, según surge de la elaboración propia sobre la base de datos de ENMODO.

La accesibilidad a las redes puede reconstruirse de manera aproximada a través del indicador de cuadras caminadas antes de acceder al modo de transporte. La RMBA presenta en este sentido una amplia cobertura de las redes siendo identificados, no obstante, algunos bolsones de baja cobertura<sup>25</sup>. Los integrantes de hogares de mayores ingresos caminan menos para acceder a las redes (58% camina menos de 2 cuadras, frente al 42% de los hogares del quintil 1)

Parte de las competencias de los sujetos se cristalizan en la disponibilidad de medios materiales para sus desplazamientos. La tasa de motorización media es de 12 automóviles cada 100 personas, pero las diferencias entre los extremos de ingresos son significativas: 6 autos en el quintil de menores ingresos frente a 21, en el de mayores ingresos. En un contexto en el que la expansión de la movilidad tiene en la motorización un componente central, estas diferencias expresan parte de la apropiación diferencial de una ciudad más accesible para los sectores de ingresos más altos. El complemento de estos datos es la posesión de licencia de conducir, que revela una competencia de los sujetos que forma parte de su capital espacial: el porcentaje de personas con licencia de conducir es el doble en el quintil de ingresos más elevados frente al de ingresos más bajos. El correlato en términos de políticas públicas es la inversión diferencial en infraestructura vial en relación con la mejora de los servicios de transporte público

El uso de los distintos modos de transporte también brinda una aproximación desde los medios materiales. La oferta de modos de transporte en la RMBA es amplia y variada, aunque las condiciones de prestación de los servicios presentan serias deficiencias: el cumplimiento de horarios preestablecidos es bajo, los tiempos de viaje son elevados, las condiciones de confort son limitadas y los niveles de congestión son altos y generalizados a diferentes corredores metropolitanos. ENMODO releva esa utilización múltiple y variada y pone en evidencia aspectos poco visibles y centrales para la movilidad, como son los viajes a pie, el transporte escolar, los modos alternativos<sup>26</sup>. Vistos en comparación, los quintiles de ingresos extremos muestran un peso diferencial de dos estrategias extremas de movilidad: los viajes a pie y la utilización del automóvil. En el caso del quintil 1, los viajes a pie representan el 36% del total de viajes, dando cuenta de la movilidad limitada a un entorno cercano, que no siempre cuenta con los servicios y las oportunidades urbanas necesarios para el despliegue de la vida social. En el extremo opuesto, el 24% de los viajes del quintil 5 se realizan en automóvil,

---

<sup>24</sup> Vasconcellos, 2010

<sup>25</sup> Kralich, 2005

<sup>26</sup> Kralich, 2005



ampliando el horizonte de acceso a los recursos y oportunidades en la escala metropolitana. Sigue habiendo, en el caso de la RMBA, una utilización importante del transporte público, en particular del sistema de buses y del subterráneo y en menor medida del ferrocarril. Los perfiles sociales de los usuarios de los modos públicos dan cuenta de una utilización mayoritaria del ferrocarril por parte de los sectores de ingresos más bajos, y un predominio de sectores medios en el caso del subterráneo, que recorre áreas y corredores de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, núcleo central de la región metropolitana<sup>27</sup>.

La apropiación diferencial por los grupos sociales puede evaluarse en dos dimensiones: por un lado, a través de la localización en términos de proximidad al conjunto de recursos metropolitanos; por otro lado, en términos de acceso a las redes. En el primer sentido, las metrópolis actuales presentan una creciente heterogeneidad y un tejido social de microdiferenciaciones, bolsones y guetos<sup>28</sup>. En el caso de la RMBA estas diferenciaciones se sitúan sobre un cuadro de fondo que tenía tradicionalmente una doble dimensión de distinción del espacio social: desde el centro hacia la periferia y desde el eje norte hacia el eje sur empeoraban las condiciones de vida de manera consistente a través de una serie de indicadores sociales y de consolidación de la urbanización. Este patrón básico subsiste pero con un conjunto de fragmentaciones ejemplificadas a través del crecimiento de las villas con localizaciones centrales a escala metropolitana, de procesos de gentrificación residencial y comercial en distintos barrios de la ciudad<sup>29</sup>, de la complejización del modelo de expansión urbana que combina actualmente urbanizaciones cerradas, vivienda social y asentamientos<sup>30</sup>. En el segundo sentido, la apropiación diferencial con respecto a las redes se manifiesta, por ejemplo, en la ocupación histórica de las centralidades tradicionales<sup>31</sup>, en la renovación parcial de los tejidos consolidados en los subcentros metropolitanos vecinos a las estaciones ferroviarias y en la apropiación del frente de autopista en las áreas de expansión urbana, con el consiguiente desplazamiento de los grupos sociales de menores ingresos hacia áreas intersticiales<sup>32</sup>. El análisis de los orígenes y destinos de viajes de ENMODO entre macrozonas diferenciadas según la composición por ingresos y cruzadas a su vez por los quintiles de ingreso da cuenta de un mayor alcance de los desplazamientos de los grupos de ingresos más altos y cierto confinamiento en la propia zona de los grupos de ingresos bajos, reflejando así un acceso diferencial a los recursos en la escala metropolitana.

## **Buenos Aires Caso 2: Barrios centrales en proceso de transformación**

Como parte de las indagaciones sobre casos concretos, se realizó un análisis pormenorizado de microdatos de la encuesta ENMODO sobre tres barrios centrales de la Ciudad de Buenos Aires: Barracas, La Boca y Palermo. Se trata de barrios que despiertan particular interés dentro de los estudios urbanos, ya que actualmente se encuentran atravesando intensos procesos de transformación morfológica, inmobiliaria, social, etc. A su vez, durante los últimos años estos barrios han sido objeto de números

---

<sup>27</sup> INTRUPUBA, 2009

<sup>28</sup> Haesbaert, 2004

<sup>29</sup> Herzer, 2008 y 2012

<sup>30</sup> Blanco-San Cristóbal, 2012

<sup>31</sup> Abba, 2010

<sup>32</sup> Blanco-San Cristóbal, 2012

estudios sobre mercado inmobiliario o diferenciación social<sup>33</sup>, lo cual permite disponer de valiosos antecedentes. A nivel de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Barracas y La Boca representan barrios de ingresos y nivel socioeconómico comparativamente más bajos, aunque con notables desigualdades en su interior: frentes, corredores y enclaves que han sufrido progresivos procesos de gentrificación, cambios de usos y recambio social ascendente. En el caso de La Boca es de importancia la consolidación y expansión del desarrollo turístico como un dispositivo de renovación urbana. En estos barrios del sur de la ciudad se destaca un “emplazamiento privilegiado respecto del centro de la ciudad -en donde se concentra la demanda laboral y las sedes de la administración pública- además de contar con una amplia cobertura de transporte que los conecta con el resto de la ciudad y con el conurbano bonaerense”<sup>34</sup>

Inversamente, Palermo representa un barrio de ingresos más elevados, que ha atravesado tempranamente mutaciones inmobiliarias y sociales, pero que aún alberga en su interior una fuerte heterogeneidad. Los procesos de renovación urbana han implicado, en este caso, una transformación del sector comercial, dirigido hacia sectores de ingresos más elevados y su inserción en circuitos de turismo internacional, manifiestos en diversos cambios de usos del suelo y desplazamiento de población y actividades comerciales y de servicios preexistentes<sup>35</sup>.

Como podría esperarse, estos barrios replican patrones de movilidad diferencial detectados a escala metropolitana, aunque con particularidades propias de su localización. Algunos hallazgos corroboran esta afirmación: Palermo muestra una mayor disponibilidad de automóviles por hogar (41%, frente a un 29% de los otros dos barrios analizados), un menor peso de los desplazamientos realizados a pie (20% contra un 30% y 43%), un mejor aprovechamiento de la oferta de transporte público (menor dependencia del colectivo) y una notable dispersión territorial de los desplazamientos (56 localidades de destino, frente a 32 y 45 de los otros barrios).

Sin embargo, algunos otros resultados trazan un escenario menos claro. Los valores medios de tiempo de viaje (expresados en minutos) son similares en todos los casos analizados. Se observa por otro lado que Barracas y La Boca tienden a concentrar un porcentaje mayor de viajes breves. Por ejemplo, los viajes de hasta 15 minutos inclusive representan el 52% en Barracas y La Boca, pero el 42% en Palermo. Sin embargo, esto no presenta un correlato en el peso de los viajes más largos; por ejemplo, si se consideran los viajes de 40 minutos o más, se abarca el 13% de los viajes de Barracas, el 14% de los de La Boca y el 14% de los de Palermo. Este dato resulta de particular interés, ya que viajes de mayor duración, con una fuerte participación del automóvil suelen ser atributos de una movilidad a escala metropolitana.

Más allá de estas tendencias generales por barrio, los hallazgos más interesantes emergen al analizar los datos por quintiles de ingreso. A grandes rasgos, los resultados confirman algunas de las tendencias ya adelantadas en el apartado anterior: el quintil más pobre presenta en todos los casos menor movilidad, mayor dependencia de la caminata como medio de desplazamiento y menor dispersión territorial en sus itinerarios. Efectivamente, si bien el quintil más pobre no representaba porcentajes

---

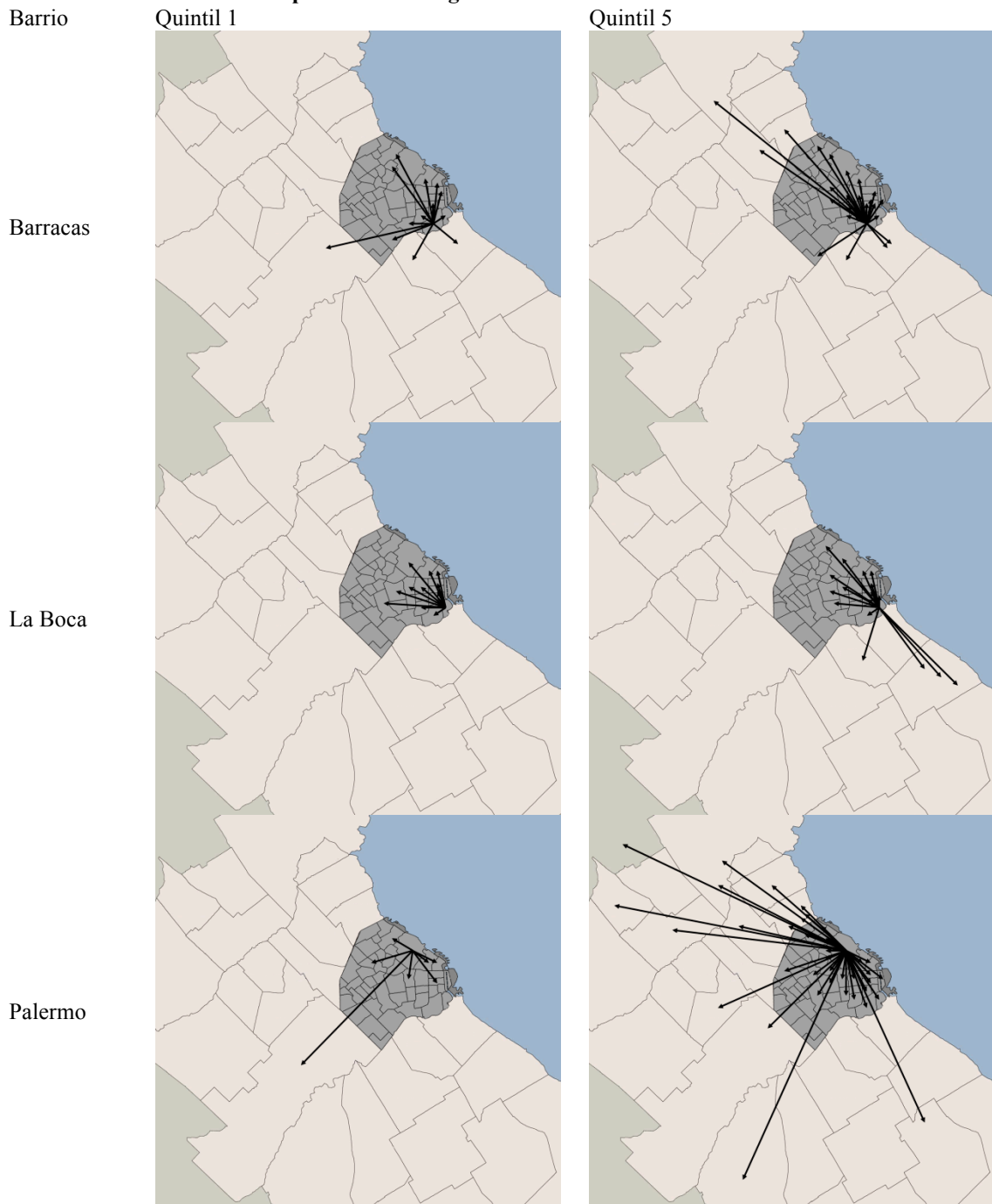
<sup>33</sup> Carbajal, 2003; Herzer, 2008; Herzer 2012

<sup>34</sup> Herzer et al, 2012:134

<sup>35</sup> González,2010

demasiado significativo entre los hogares que no habían realizado ningún viaje al momento de la encuesta, este quintil sí presentaba en cambio un amplio predominio de los viajes desarrollados dentro del propio barrio. Esto es, los hogares pobres hacen viajes, pero los mismos son mayoritariamente ejecutados dentro del mismo barrio. De esta manera, tomando los viajes que se iniciaban en el hogar se observó en Barracas que mientras el 66% del quintil 1 resolvía sus viajes dentro de Barracas mismo, este valor representaba apenas el 23% para el quintil 5. La misma tendencia se observó en La Boca (51% contra 17%) y Palermo (49% contra 26%).

**Figura 1.**  
**Desplazamientos según los barrios estudio de caso**



Fuente: Elaboración propia

Paralelamente, la caminata aparecía como el principal modo de desplazamiento del quintil de ingresos más bajos. En el caso de Barracas, la caminata representaba el 58% de los desplazamientos dentro de este quintil, mientras que sólo el 14% dentro del quintil 5. En La Boca estos valores eran del 57% y 27% respectivamente, mientras que en Palermo eran del 50% y el 19%. Esta gran predominancia de la caminata dentro del quintil más pobre se ve estadísticamente compensada por un menor peso de la mayoría de los otros modos de transportes, en especial del automóvil, que representa valores siempre más bajos que en el quintil de ingresos más elevados.

Por último, destaca nuevamente la mayor apertura de destinos que presenta el quintil 5 en todos los barrios, que no solamente evidencia una mayor diversidad de lugares para el desarrollo de las actividades, sino también una mayor dispersión territorial de los mismos, que alcanzan localidades no contiguas, incluso lejanas dentro del territorio metropolitano. Esta tendencia representa no sólo una evidencia de movilidad a escala metropolitana por parte del quintil más rico, sino posiblemente también un indicio de niveles ampliados de apropiación del espacio urbano. Los siguientes esquemas grafican estos desplazamientos.

Se presenta finalmente una tabla de síntesis (cuadro 2), donde se resume el comportamiento diferencial entre los quintiles extremos.

**Cuadro 2**  
**Tabla de síntesis**

Barrio	Barracas		La Boca		Palermo	
	1	5	1	5	1	5
Porcentaje de los hogares que no habían realizado ningún viaje al momento de la encuesta (respecto del total de hogares del quintil)	34%	18%	29	20	27	27
Viajes realizados en el mismo barrio	66%	23%	51%	17%	49%	26%
Viajes realizados a pie	58%	14%	57%	27%	50%	19%
Viajes realizados en automóvil (como conductor o acompañante)	8%	22%	0%	17%	14%	19%
Cantidad de destinos	14	25	12	18	8	37

Fuente: Elaboración propia

Como conclusión parcial podría afirmarse que las tendencias diferenciales observadas entre los quintiles extremos se repiten en todos los casos, más allá de las diferencias generales entre barrios. Esto no sólo podría estar dando cuenta de dinámicas de movilidad propias de grupos socioeconómicos diferentes, sino también acaso, a través de ellas, de una apropiación diferencial del espacio metropolitano y de las oportunidades que conlleva la vida en la ciudad.

### **Buenos Aires Caso 3: Áreas de expansión urbana y movilidades específicas por trabajo**

Las prácticas de la movilidad cotidiana por trabajo, se presentan – para la mayoría de los sujetos- con ciertas exigencias temporales (horarios fijos o flexibles, establecidos por la misma jornada laboral) y, lugares fijos en el territorio (lugar de residencia-lugar de trabajo). Es decir que, la propia práctica y concreción de este tipo de movilidad incide frecuentemente en el modo de organización de las demás actividades y, por lo tanto, en sus otras prácticas de movilidad cotidiana (compras, atención de la salud, educación, ocio y recreación, visitas sociales, etcétera).

A su vez, esta práctica de movilidad también define cuáles serán los lugares que recorren los sujetos, al ser los lugares que se transitan para ir al trabajo. Las condiciones materiales del territorio son significativas a la hora de reconocer la diferenciación de los lugares y, cómo los sujetos los representan y se apropian de ellos. Estos procesos de representación/ apropiación de lugares se dan –en parte- a través de las actividades (diferenciales) que los sujetos allí practican, y entre las cuales están incluidas las prácticas y estrategias de la movilidad.

Esta tercera aproximación a la movilidad y apropiación en la RMBA está contextualizada en el ámbito de expansión urbana, caracterizado por una baja densidad demográfica y elevada dispersión territorial, con evidencias de fuertes procesos de segregación socio-espacial. La reciente conformación de nuevas centralidades comerciales e industriales y, la difusión de las urbanizaciones cerradas (UC) como un nuevo formato de la producción residencial, configuraron un patrón de expansión metropolitana que está dirigido a sectores de la población con ingresos medios y medios-altos. Se complejiza así el patrón de la suburbanización histórica, por combinarse espacialmente con los formatos residenciales de los sectores de ingresos medio-bajos de la población, quienes fueron los que tradicionalmente protagonizaron estos procesos de expansión a través de los loteos populares, las villas y asentamientos, y los conjuntos de vivienda de interés social.

La configuración periurbana actual de la RMBA es el resultado de un proceso que se aceleró marcadamente durante la década de 1990, orientado por la aplicación de políticas neoliberales en el territorio. Más específicamente, nos referimos a aquellas políticas que implicaron la privatización y la modernización de las vías de acceso a la ciudad, en el marco del proceso de reestructuración del sistema del transporte metropolitano, y que se conjugaron con la ausencia o la deficiente aplicación de mecanismos de regulación del acceso y uso del suelo urbano.

Los patrones de movilidad cotidiana están estrechamente asociados con este modelo de urbanización (Blanco et al., 2013). Existe un patrón de movilidad dominante – “automóvil-intensivo”, que dirige el proceso de la expansión urbana reciente de la RMBA y está basado en el uso del automóvil particular y el sistema de autopistas concesionadas a operadores privados<sup>36</sup>. Según datos de la encuesta ENMODO, los hogares que residen en UC en el municipio de Pilar, sobre el eje norte de la expansión

---

<sup>36</sup> Blanco, 2006

metropolitana, representan el 14% de los hogares totales pero poseen el 46% de los vehículos del municipio.

Sin embargo existen también otras formas de movilidades para los sujetos que dependen de la escasa oferta del transporte público, y no son quienes comandaron el proceso de la expansión metropolitana. Esta es una movilidad subordinada<sup>37</sup>, que debe adaptarse a las condiciones impuestas en la configuración morfológica del área de expansión y que implica elevados costos de tiempo y esfuerzo personal para los sujetos. Esta situación ha sido observada en profundidad en el análisis de las características y estrategias de la movilidad de los trabajadores que se desempeñan en las UC, poniendo en juego la contraposición social de los residentes en las urbanizaciones (un espacio apropiado por el uso exclusivo y el uso autónomo) con los trabajadores de baja calificación del sector servicios que allí trabajan. Para ello se realizó una serie de entrevistas en profundidad y en diversos formatos –telefónicas y presenciales- a estos trabajadores, en urbanizaciones de los ejes norte y oeste de la RMBA. Los entrevistados son trabajadores formales e informales que realizan diversas tareas requeridas por las UC: predominan las trabajadoras del servicio doméstico en las unidades particulares, junto con aquellos que se desempeñan en los servicios de jardinería, de seguridad y vigilancia, empleados en los establecimientos comerciales al interior de las UC, empleados de la construcción y en servicios de mantenimiento de las áreas comunes de las UC.

A partir de los resultados obtenidos han surgido una serie de características que permitieron delinear las prácticas y estrategias de movilidad subordinada en la RMBA para el conjunto de trabajadores de las UC<sup>38</sup>. En su mayoría se trata de prácticas individuales de movilidad que los trabajadores asumen para realizar sus desplazamientos en contextos de escasa oferta de transporte público colectivo. Estas prácticas dan cuenta de diversas estrategias que se explicitan en la combinación de varios modos de transporte o en el uso de modos alternativos, como la bicicleta.

Las prácticas de la movilidad revelan importantes esfuerzos en términos del tiempo invertido en realizar los desplazamientos diarios y del costo económico que implica concretar el desplazamiento, aún en situaciones de una falsa cercanía. Hay en efecto relaciones domicilio – lugar de trabajo que, a vuelo de pájaro, son muy cercanas pero que en la práctica concreta del desplazamiento implican amplios rodeos de las redes de servicios de transporte y largos trayectos por los contornos precisos y bien delimitados por los muros y las exclusivas puertas de acceso a las UC.

Para la mayoría de los trabajadores, se repite la imposibilidad de incorporar otras actividades en el cronograma diario por la cantidad de tiempo que insume el propio viaje al trabajo. De este modo, el tiempo invertido en realizar la movilidad también es un elemento restrictivo a la hora de poder transitar e incorporar otros espacios en la vida cotidiana de los trabajadores.

Por otro lado, las entrevistas dan cuenta de una ruptura en los trayectos y evidencian aspectos de la normativa y el control de los espacios representada por los dispositivos materiales y normativos que regulan el control de acceso a las UC, es decir, el ingreso al espacio de uso exclusivo y autónomo delimitado por los muros perimetrales y por las

---

<sup>37</sup> Blanco, 2012

<sup>38</sup> Blanco et al., 2013

garitas de seguridad de las puertas de ingreso. El trayecto de los trabajadores suele dividirse en dos: el desarrollado en el ámbito público de la ciudad abierta y el del interior de las urbanizaciones. Este último implica, en algunos casos, distancias/tiempo considerables por el tamaño de las urbanizaciones y por las limitaciones de las alternativas para el desplazamiento: largas caminatas, bicicletas prestadas o la asistencia de los empleadores para “acercar” a los trabajadores hasta las puertas de la urbanización. Se pone así en juego, de manera extrema, la apropiación diferencial de una porción de la ciudad a partir de las marcadas pautas de acceso y movilidad que involucran a residentes y trabajadores.

## **Conclusiones**

Una de las preocupaciones iniciales de este trabajo era indagar acerca de la potencialidad de articular la apropiación del espacio y la movilidad para la comprensión de los procesos socioterritoriales. La primera exploración da cuenta de que la movilidad puede constituirse en una herramienta de enorme riqueza para reconocer, caracterizar, sistematizar y evaluar prácticas y estrategias sociales del uso del territorio. Una parte considerable de esta fertilidad deriva de la propia definición de movilidad adoptada: práctica social, vinculación con las necesidades de los sujetos, diferenciación social a través de diversos colectivos, competencias espaciales, articulación en redes, escalas diversas. Estas cualidades de la movilidad están estrechamente emparentadas con las posibilidades de uso y de control del territorio, con el acceso a los recursos urbanos para el desarrollo de los procesos de producción y reproducción social, es decir, para su apropiación efectiva por parte de los distintos colectivos sociales.

Los análisis realizados sobre Buenos Aires dan cuenta de que no se trata de un caso singular, en dos sentidos: comparte muchas características con otras grandes ciudades, en particular con otras metrópolis latinoamericanas, pero además no constituye “un” caso que pueda ser abordado como un todo integrado. El juego de presentar “un caso” y “los casos” da cuenta de la diversidad, de la fragmentación, de la extraordinaria pluralidad de situaciones que pueden considerarse en una ciudad metropolitana. La perspectiva es que los rasgos generales de la desigualdad social son un punto de partida, pero que puede ser considerado en un conjunto amplio y heterogéneo de contextos metropolitanos, cruzados por las dimensiones socioterritoriales que constituyen cada uno de ellos, y reconocibles a través de las movilidades, también plurales y heterogéneas.

No obstante, podemos repasar algunos de los rasgos que fueron presentados en el trabajo: diferenciaciones en torno a las competencias para la movilidad, acceso diferencial a las redes, desplazamientos de proximidad que implican limitaciones para el uso de los recursos a escala metropolitana, alcances espaciales variados de las prácticas de movilidad, movilidades dominantes y subordinadas. Todos ellos constituyen indicios de apropiación selectiva de la ciudad y plantean cuestionamientos claves sobre la equidad socioterritorial y sobre un uso democrático y colectivo del territorio.

## Bibliografía

ABBA, A. *Metrópolis Argentinas. Agenda política, Institucionalidad y Gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2010.

ASCHER, F. *Les sens du mouvement*. París: Belin, 2004.

BLANCO, J. De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Mundo Urbano* n°28, 2006. < [www.mundourbano.unq.edu.ar](http://www.mundourbano.unq.edu.ar)>

BLANCO, J. - SAN CRISTÓBAL, D. Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 2012, p. 73-88.

BLANCO, J. – BOSOER, L. – GAMBA BARY, F. – et al. Movilidad cotidiana y trabajo. El caso de los trabajadores en urbanizaciones cerradas de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires (provincia). *Estudio sobre las condiciones laborales en la provincia de Buenos Aires. Tercer Concurso Biale Massé*, La Plata, 2013.

CARBAJAL, R. Transformaciones socioeconómicas y urbanas en Palermo. *Revista Argentina de Sociología N° 1*, 2008. Buenos Aires: Consejo de Profesionales en Sociología Argentina.

CEBOLLADA, À. Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica* n° 48. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2006, p. 105-121.

CRESSWELL, T. *On the move. Mobility in the Modern Western World*. Nueva York-Londres: Routledge, 2006.

GONZÁLEZ, A. *Palermo Viejo: Estudio sobre las transformaciones económicas, urbanas y sociales durante el período 1990-2010*. Tesis de Licenciatura en Geografía, Universidad Católica de Santiago del Estero, 2010, inédita.

GUTIÉRREZ, A. Movilidad o inmovilidad, ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *XV CLATPU*, 2009, Buenos Aires.

GUTIÉRREZ, A. La movilidad de la metrópolis desigual: El viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. *Actas del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – Caminando en una América Latina en transformación, 2009*. Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República de Uruguay.

GUTIÉRREZ, A. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, n° 74, p. 61-74, 2012.



HAESBAERT, R. Desterritorialização, Multiterritorialidade e Regionalização. LIMONAD, E. *et al (org.) Brasil Século XXI, por uma nova regionalização?* San Pablo: Max Limonad, 2004.

HERNÁNDEZ, D. Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Revista EURE*, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, n° 115, 2012.

HERZER, H. *Con el corazón mirando al Sur. Transformaciones en el Sur de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Espacio Editorial, 2008.

HERZER, H.; DI VIRGILIO, M.; IMORI, M. Transformaciones que se consolidan. Los procesos de renovación urbana en Iso barrios de San Telmo y Barracas. En HERZER, H. (comp.) *Barrios al Sur. Renovación y pobreza en la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades, 2012.

JOUFFE, Y.; LAZO, A. Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *Revista EURE*, Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile n° 108, 2010.

KAUFMANN, V.; BERGMAN, M.; JOYE, D. Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 2004, p 745-756.

KRALICH, S. El transporte en la metrópolis difusa: el caso de Buenos Aire. En DE MATTOS, C. et al (ed.) *Gobernanza, competitividad y redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI*, 2005, Santiago, PUC de Chile.

LE BRETON, E. Mobilité, exclusion et marginalité. En ALLEMAND, S., ASCHER, F., LÉVY, J. (dir.) *Les sens du mouvement*. Paris: Belin, 2004.

LEVY, J. Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia* n° 6, 2001. <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>>

MASSEY, D. Um sentido global do lugar. En ARANTES, A. (org.) *O Espaço da Diferença*. Campinas, Papirus Editora, 2000.

RERAT, P.; LEES, L. Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2011, p. 126-142.

RIPOLL, F.; VESCHAMBRE, V. L'appropriation de l'espace comme problematique. *Norois*, 2005 <<http://norois.revues.org/477>>.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. San Paulo: Hucitec, 1996.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE, INTRUPUBA. Investigación de transporte urbano publico de Buenos Aires. 2009

SECRETARÍA DE TRANSPORTE. ENMODO. Encuesta de movilidad domiciliaria, 2011.

URRY, J. *Mobilities*. Cambridge: Polity, 2007.

VASCONCELLOS, E. *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF, 2010.

VESCHAMBRE, V. La notion d'appropriation. *Noröis*, 195, 2005. Disponible en <<http://noröis.revues.org/589>>