

Segregación socio-espacial y movilidades cotidianas en las desigualdades urbanas: procesos de extensión periférica en el Área Metropolitana Mendoza

Socio-Spatial Segregation and Everyday Mobility in Urban Inequality: Processes of Peripheral Expansion in the Mendoza Metropolitan Area

 **María José Navarrete**
Universidad Nacional de Cuyo.
Argentina
mariaj1.navarrete@gmail.com

Resumen

Este artículo se aproxima a las desigualdades mediante el análisis de la producción de ciudad y los modos de habitar a partir de los fenómenos de segregación socioespacial y movilidad urbana cotidiana. La investigación ahondó en los procesos en áreas de extensión periférica del Área Metropolitana Mendoza (Argentina) durante los inicios del siglo XXI. A partir de una propuesta de análisis del fenómeno urbano en tres niveles se indagó en la planificación estatal, la construcción de entornos urbanos y los modos de habitar de distintos grupos. En general, a raíz del incremento de la fragmentación en la forma actual de producción de ciudad, se observa una creciente diferenciación en los modos de habitar constatados en los casos estudiados.

Palabras clave: Planificación estatal; Entornos urbanos; Modos de habitar; Periferias

Abstract

This article approaches inequalities by analyzing city production and ways of living based on the phenomena of socio-spatial segregation and everyday urban mobility. The research delved into the processes in peripheral areas of the Mendoza Metropolitan Area (Argentina) during the early 21st century. Based on a proposal to analyze the urban phenomenon on three levels, it investigated state planning, the construction of urban environments, and the ways of living of different groups. In general, as a result of the increase in fragmentation in the current form of city production, a growing differentiation in the ways of living in the city can be observed.

Keywords: State planning; Urban environments; Ways of living; Peripheries

Introducción

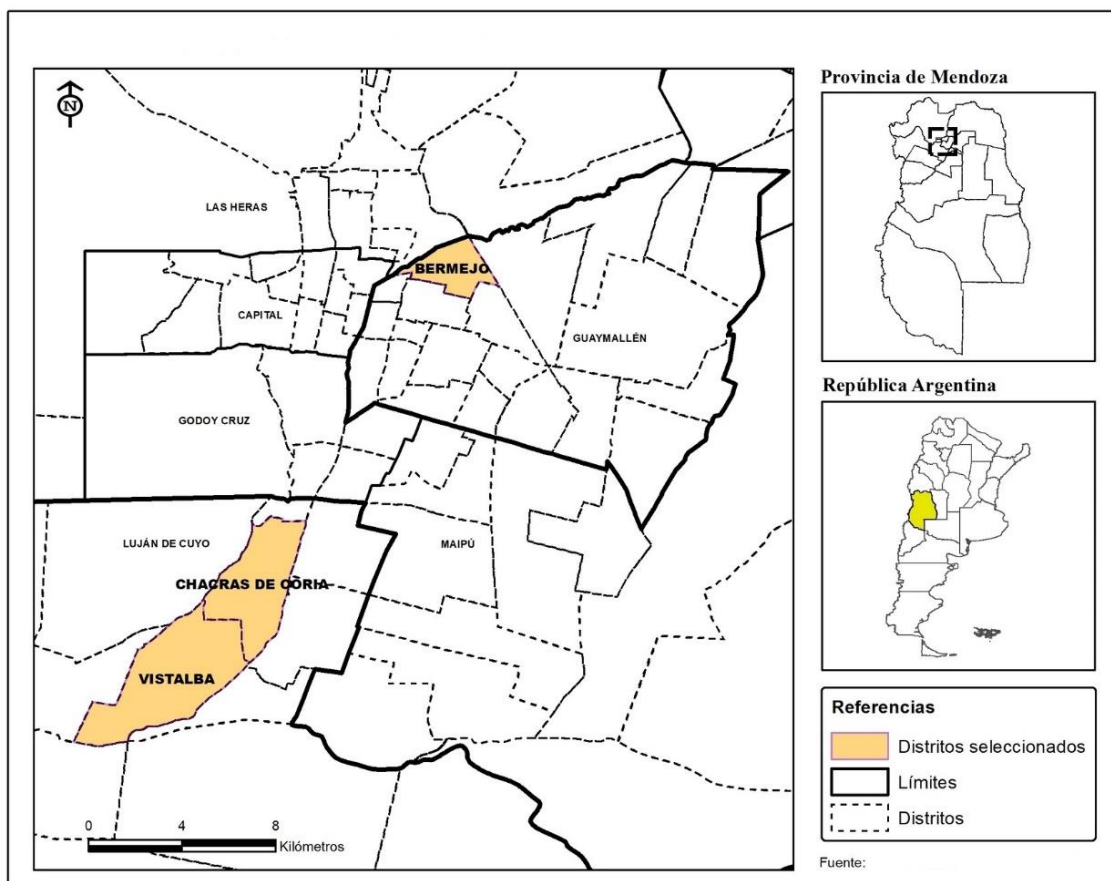
Esta investigación busca aportar a la comprensión de las dinámicas de desigualdad a partir de la producción de ciudades y los modos de habitar. La ciudad es una construcción colectiva producto de las prácticas de diversos actores, los cuales tienen distinta capacidad de incidir en su producción. Los modos de habitar se definieron como las posibilidades de ocupación de espacio de los diferentes grupos sociales configuradas por la segregación-socio espacial y la movilidad urbana cotidiana.

Es un rasgo estructural de las ciudades latinoamericanas el carácter persistente de las desigualdades. En nuestras ciudades viven importantes porcentajes de la población afectados por problemáticas del hábitat: precariedad; hacinamiento; dificultades en el acceso a la tierra, la vivienda y los servicios; emplazamientos desfavorables; desalojos; etc. Si bien las desigualdades perviven, también se observan distintas dinámicas según los ciclos históricos y las particularidades de cada ciudad. Entonces, se buscó ampliar la comprensión de las dinámicas de desigualdad indagando en una ciudad de tamaño intermedio de Argentina durante las primeras décadas del siglo XXI: el Área Metropolitana Mendoza (AMM).

Los gobiernos postneoliberales de este periodo efectuaron un cambio de signo respecto a la orientación predominante a fines del siglo XX, buscaron recuperar un rol más activo del Estado en diversos aspectos de la economía, la política y la vida social (Thwaites Rey, 2010). Hubo crecimiento económico, mejorías sociales y ampliación de derechos, pero las problemáticas del hábitat y las dinámicas vinculadas a una urbanización excluyente continuaron e incluso se agudizaron. Hacia finales de los '90 emerge el fenómeno de la fragmentación (proceso vinculado a una ruptura en la unidad previa de la ciudad en su dimensión física, social y política) como un rasgo distintivo en las grandes ciudades latinoamericanas (Prévôt Schapira, 2001; Jirón y Mansilla, 2014). Este proceso continua en las décadas siguientes en ciudades de menor escala y jerarquía.

Para profundizar en los cambios ocurridos, se seleccionaron tres distritos del AMM de mayor crecimiento en este periodo de tiempo (Figura 1). Mediante consulta a bibliografía (Gray de Cerdán, 2005) y fuentes secundarias (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas 2017 a, b, c) se detectó un mayor crecimiento en Chacras de Coria y Vistalba en el departamento de Luján de Cuyo (al suroeste del AMM) y en El Bermejo en el departamento de Guaymallén (al noreste del AMM)¹. En cada una de estas zonas se procedió a la indagación en tres niveles propuesta por Lefebvre (1972). Dicha propuesta organiza la presentación de los principales hallazgos.

¹ En el censo 2022 Luján y Guaymallén figuran también con mayor variación porcentual de crecimiento en el AMM. No se obtuvieron datos de los distritos (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2022).

Figura 1. Distritos seleccionados del AMM.

Fuente: Ricardo Cohn, INCIHUSA CONICET.

Propuesta metodológica para analizar el fenómeno urbano

El espacio es una producción social porque es producto de las relaciones sociales (de reproducción de la familia, de la fuerza de trabajo y de producción) de cada modo de producción. La interrelación de estas relaciones origina las prácticas espaciales y su doble representación: las representaciones del espacio y los espacios de representación. Las prácticas refieren al espacio construido, vivido y percibido, e implican múltiples actores que operan en distintos niveles. Las representaciones del espacio comprenden el espacio concebido por planificadores y urbanistas, mientras que los espacios de representación se definen como el espacio vivido y significado por quienes lo habitan (Lefebvre, 1974).

A partir de esta concepción, el fenómeno urbano se aborda considerando dos momentos: el diacrónico y el sincrónico. Lo diacrónico refiere a los cambios en el tiempo: en las ciudades permanecen elementos de distintos tiempos históricos y de formas de producir el espacio características de cada uno. En el momento sincrónico se ponen en juego distintos niveles en la producción del espacio: global, mixto y privado (Lefebvre, 1972).

El global es el nivel de los actores con mayor capacidad para incidir en la producción de espacio: el Estado, el mercado y las estrategias de la clase dominante, con poder para diseñar e imponer proyectos de producción del espacio urbano. En esta investigación, en este nivel se analizó la planificación estatal en segregación y movilidad. Luego, el nivel mixto refiere al espacio urbano, las formas, funciones y estructuras de lo urbano concretas en momentos específicos: aquí es donde se encuentran las representaciones del espacio (espacio concebido) y los espacios de

representación (espacio vivido). En este punto se indagó en la construcción de entornos urbanos en relación con la segregación y la movilidad en Chacras de Coria, Vistalba y El Bermejo. Por último, tenemos el nivel privado, el del habitar: en este nivel se definieron los modos de habitar cómo las posibilidades de ocupación del espacio de los distintos grupos sociales, en las cuales incide la segregación y la movilidad.

En base a esta propuesta, en cada uno de los niveles se construyeron definiciones y ejes para analizar la segregación y la movilidad. La segregación aborda las formas de separación de grupos sociales en el espacio según la distribución de los grupos en áreas de la ciudad, así como también considera el grado de homogeneidad y concentración de un grupo en cada área, e incorpora los prestigios o estigmas asociados a cada área y sus habitantes (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003; Sabatini, 2006). Distintos factores inciden en su producción y reproducción: el funcionamiento de las rentas de suelo; la construcción de centralidades; las políticas habitacionales; el papel de distintos agentes en la construcción de la ciudad; las disputas entre grupos sociales por el poder y el prestigio asociado al hábitat (Lefebvre, 1969; Timms, 1976; Harvey, 1977; Park, 1999; Bourdieu, 2002; Elías y Scotson, 2016). En las ciudades latinoamericanas la segregación socioeconómica es estructurante, persistente y tiene consecuencias negativas para sus habitantes, porque excluye de requisitos mínimos de habitabilidad a importantes sectores de la población y afecta la interacción entre grupos diversos (Lefebvre, 1969; Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003; Sabatini, 2006). A lo cual se suma la intensificación de sus efectos negativos sobre los grupos más vulnerables en las últimas décadas (Sabatini, 2006).

La movilidad urbana cotidiana se define como los desplazamientos diarios / frecuentes realizados por personas y grupos dentro de un área urbana (Casado Izquierdo, 2008). Estos desplazamientos dan cuenta del uso y acceso a la ciudad en su conjunto e influyen factores tales como: el estrato socioeconómico; las etapas del ciclo vital; el género; los recursos y habilidades para desplazarse; la oferta de bienes, servicios, actividades, de espacios para la movilidad y de transporte en las distintas áreas de la ciudad; la legislación y los dispositivos de la movilidad; los lugares permitidos para la circulación de distintos grupos (Navarrete, 2022).

En el nivel global se focalizó en el Estado y se examinaron las políticas diseñadas para el AMM. En relación con la segregación se investigó la manera en la cual las políticas de ordenamiento provincial impulsadas desde la sanción de la Ley N° 8051/2009 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo plantean este fenómeno, cómo lo definen y cuáles de las herramientas propuestas pueden incidir en el mismo. En el análisis de documentos de planificación de ordenamiento provincial y municipal se consideraron aquellos aspectos en los cuales fue factible establecer una mayor relación con la segregación. Asimismo, en distintos documentos de planificación sobre movilidad se examinó: la relación entre movilidades y desigualdades; el abordaje de la desigualdad en movilidad y de la movilidad de grupos vulnerables.

El nivel mixto es, como dijimos, el del espacio construido. En Chacras de Coria, Vistalba y El Bermejo se observó la construcción de los entornos urbanos respecto a segregación y movilidad. Mediante observaciones realizadas durante recorridos peatonales por las áreas de estudio se completó una guía de ítems. En relación con la segregación se relevó información sobre modalidades de barrios (abiertos, cerrados, estatales, por procesos de ocupación) y sus características generales; las barreras presentes en cada modalidad y el entorno. Con respecto a la movilidad, se recabaron datos sobre los espacios públicos de la movilidad (calles, veredas, garitas de colectivo, etc.); la oferta de comercios y servicios; los usos y relaciones en los espacios públicos; la construcción de centros. Esta información se complementó con Street View, noticias periodísticas y fotografías.

En el nivel privado, para observar los modos de habitar, se realizaron entrevistas semi-estructuradas a los residentes en los distritos seleccionados. En las entrevistas se indaga en las modalidades de acceso al suelo y/o vivienda; la organización para lograr ese acceso y las instituciones involucradas; las motivaciones para la elección del lugar; las ventajas e inconvenientes de residir en cada lugar; los medios y motivos de desplazamiento cotidiano; los usos del entorno próximo y los lugares hacia dónde se dirigen; costos, conflictos y uso de tecnología para desplazarse. En total se realizaron 60 entrevistas en el 2019 y una posterior cotejación del análisis con referentes de cada distrito en el 2021.

La planificación estatal en segregación y movilidad

El AMM ha crecido en las últimas décadas mediante extensión periférica (Gray de Cerdán, 2005). La ciudad ha crecido hacia áreas rurales o deshabitadas y se anexaron las capitales de los departamentos limítrofes a Capital (Prévôt Schapira y Velut, 2016; Corti, 2017). En este crecimiento han variado los patrones de asentamiento de los grupos sociales. Durante los '80 y '90 esta expansión fue impulsada por la construcción de vivienda social y el incremento de urbanizaciones informales. A partir de fines de los '90 se expandieron las urbanizaciones cerradas, sumado a emprendimientos comerciales y la construcción o mejora de las vías rápidas. El predominio de la lógica de los mercados (Abramo, 2012) ha contribuido a esta extensión, porque ha motivado la búsqueda de terrenos más baratos en la periferia para el caso de las políticas habitacionales, así como la obtención de una mayor ganancia mediante el salto de renta para los emprendimientos privados. Mientras, las urbanizaciones informales han ocupado espacios relegados.

La planificación de ordenamiento territorial analizada menciona en sus diagnósticos el crecimiento hacia la periferia como uno de los problemas relevantes. En este marco la segregación se considera un problema derivado de la situación habitacional de grupos vulnerables y del crecimiento descontrolado y disperso (Gobierno de Mendoza, 2017). Con relación al primer punto se propone resolver la problemática habitacional de sectores vulnerables. Mejorar el acceso a la vivienda de sectores vulnerables es necesario, aunque insuficiente para incidir sobre la segregación, ya que son los mecanismos antes descriptos los que contribuyen a su reproducción. Por ejemplo, como veremos, la localización de barrios estatales puede reforzar la segregación, asimismo, las soluciones habitacionales suelen centrarse en la vivienda sin considerar aspectos relacionados a la segregación. En cuanto al segundo punto, se propone ordenar este crecimiento mediante la zonificación (asignar usos según tipología de suelos) y la compactación de la trama urbana (densificar), pero este ordenamiento del espacio no atiende a los mecanismos ya mencionados, incluso una zonificación estricta puede producir más segregación al disminuir la mixtura de usos en áreas de la ciudad (Lefebvre, 1969). Además, mecanismos que (re) producen segregación pueden continuar con un desarrollo compacto. Finalmente, no se regula el mercado, principal motor de la extensión periférica y de la localización diferenciada de los grupos sociales en el espacio.

En los planes de ordenamiento municipales de Luján y Guaymallén la segregación aparece también como un problema, pero la elaboración de propuestas para abordarla es aún más insuficiente (Dirección de Ordenamiento Territorial, 2018 a, b, c; Municipalidad de Guaymallén, 2020).

Es importante que la planificación avance en la intervención de la lógica de los mercados, ya que es uno de los determinantes de fondo de la segregación (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003). La Ley N° 8051 (OTYUS)/2009 y la Ley N° 8.999 (PPOT)/2017 brindan herramientas e instrumentos al respecto, pero son los aspectos menos desarrollados en los planes municipales.

El crecimiento antes mencionado ha sido acompañado por un incremento constante de la motorización, así como de la tenencia y circulación de vehículos particulares. A lo cual se suma una prestación deficitaria del servicio de transporte público urbano, esto origina un modelo de movilidad automóvil-intensivo (Jirón y Mansilla, 2014) y produce distintas problemáticas: congestión, contaminación, accidentes, exclusión de grupos que no pueden acceder o usar un auto (Herce Vallejo, 2009).

La situación de la movilidad ha impulsado nuevas concepciones en las políticas donde se alienta la sustentabilidad y el modelo de ciudad compacta. Basado en esto, en el AMM se han desarrollado distintas iniciativas en los últimos años: las Encuestas Origen-Destino en el año 2010 y las de Movilidad en el 2021; la elaboración de planes de movilidad; la nueva Ley de Movilidad Nº 9086/2018; la reestructuración completa del funcionamiento del sistema de transporte público urbano con MENDOTRAN a inicios del 2019; entre muchas otras.

La planificación examinada define como principales problemas las consecuencias del modelo automóvil-intensivo y del crecimiento disperso. Las soluciones propuestas se centran en la reforma del sistema de transporte público urbano, la accesibilidad, la compactación de la trama urbana y la construcción de obras de infraestructura (CAF Corporación Andina de Fomento, 2015; s/f). En esta planificación no se abordan aspectos relevantes para las movilidades desiguales: los condicionantes marcados por el nivel socioeconómico; el género; la edad; la organización del territorio; entre otros. Asimismo, tampoco se proponen medidas para desalentar el uso del automóvil. Así, esta planificación hace prever que las desiguales posibilidades de desplazarse de los distintos grupos sociales generadas por el modelo automóvil intensivo continuarán sucediendo.

En el nivel global, en esta planificación para el AMM, se observa un abordaje insuficiente de aspectos que contribuyen a la segregación y a la desigualdad en movilidad. Además, la segregación no está construida como objeto de políticas y la movilidad sí, sin embargo, como se mencionó, este fenómeno estructura nuestras ciudades y tiene consecuencias negativas para sus habitantes. Estos aspectos de la planificación se refuerzan al observar las intervenciones estatales en el nivel mixto.

La construcción de entornos urbanos en Chacras de Coria, Vistalba y El Bermejo

En el nivel mixto se presentan los procesos más relevantes de cada distrito. Chacras de Coria tiene un fuerte peso cultural y simbólico para toda el área metropolitana. Desde sus orígenes ha sido lugar de residencia, de inversiones productivas y de frecuentación de los sectores de mayor poder adquisitivo de la ciudad. Durante el periodo de estudio ha sido una zona privilegiada para la valorización inmobiliaria y ha crecido velozmente. Destaca el desarrollo de una gran cantidad de urbanizaciones cerradas de variadas tipologías y residencias de alta categoría en lotes unifamiliares (Figura 2). En el entorno se observa una gran cantidad de barreras generadas fundamentalmente por los emprendimientos privados. El estado de los espacios de la movilidad es deficiente y dificulta la circulación: calles estrechas, de tierra, cortadas, sin luminarias ni señaléticas. El incremento residencial ha producido una intensificación del tránsito, por lo cual la movilidad se ha convertido en un tema relevante para la intervención estatal y para quienes residen allí. Esta situación ha motivado diversas intervenciones que han producido conflictos con el estado y entre los habitantes (Navarrete, 2023).

Chacras tiene en su casco histórico un centro provisto de una variada oferta de actividades, bienes y servicios.

Figura 2. Barrios privados en Chacras de Coria

Fuente: Fotografía de la autora, año 2019.

En Vistalba se observan barrios estatales para clases medias, lotes con viviendas unifamiliares y algunos emprendimientos inmobiliarios recientes de barrios privados de alta categoría. En términos residenciales, Vistalba es el entorno más homogéneo, mayormente se observan residencias de estratos medios. Al igual que en Chacras, el estado de los espacios de la movilidad es deficiente. Además Vistalba carece de un centro, por lo tanto se realizan desplazamientos a otras zonas para la mayoría de las actividades (Figura 3).

Figura 3. Movilidad en Vistalba

Fuente: Fotografía de la autora, año 2019.

Las diferencias más notorias surgen al comparar con la urbanización en El Bermejo. En este distrito se observan fuertes indicios de segregación producida por las intervenciones estatales que han radicado aquí poblaciones provenientes de villas, asentamientos y por las operatorias de viviendas para estos. Desde hace décadas, la provincia y el municipio han realizado estas radicaciones en El Bermejo, el caso más emblemático lo constituye el asentamiento Costa Esperanza, proveniente de una zona céntrica del departamento de Capital, lo cual originó distintos conflictos entre vecinos (Lentini y Palero, 2008). Las políticas habitacionales han contribuido a la conformación de un área homogénea donde habitan sectores vulnerables por lo cual producen también segregación (Bourdieu, 2002). En El Bermejo (Figura 4), también se localizan sectores de clase media y se observan importantes diferenciaciones entre los barrios de clases medias y los barrios populares (en tipología y calidad constructiva de las viviendas, en el estado del entorno, etc.). Las zonas de residencia de ambos sectores están diferenciadas por el carril principal, el Mathus Hoyos, así las obras de movilidad marcan improntas en los territorios que se interrelacionan con la segregación.

En Bermejo se observa un significativo estado de abandono y deterioro de los espacios de la movilidad, aun más marcado que en los otros dos. Además, en una zona donde habitan mayormente sectores populares, principales usuarios del transporte público, no se visualizan intervenciones relacionadas con la movilidad sustentable. Incluso la reforma del sistema de transporte público urbano, estrategia central de las intervenciones en la materia, no representó una mejora sustantiva en distintos ítems (cantidad de frecuencias, conexión a otros puntos, etc.) para todo este distrito.

Figura 4. Asentamientos en El Bermejo



Fuente: Fotografía de la autora, año 2019.

En síntesis, en los entornos de estos distritos se observan fuertes indicios de segregación. La segregación se ha agudizado en lo que respecta a localización, distribución y concentración de grupos según estrato socioeconómico de pertenencia. Hay más segregación entre áreas de la ciudad; en Chacras de Coria marcada por el predominio de urbanizaciones cerradas para sectores de alto poder adquisitivo mientras que en El Bermejo por la radicación de urbanizaciones populares. Asimismo, también se ha agudizado la segregación hacia el interior de cada distrito: existen diferencias significativas entre los barrios según residan estratos populares o medios. Además, la forma como avanzó la urbanización, sumado al estado de los espacios públicos vinculados a la movilidad y su organización, favorecieron la circulación mediante automóvil.

Por último, también se diferencian las centralidades. Chacras de Coria posee un centro bien provisto y se observa un uso intenso del mismo. En Vistalba, como se refirió, no hay un centro. En El Bermejo se observa un centro con poca oferta de bienes, servicios y actividades.

En este nivel destaca la dinámica de valorización – desvalorización, algunas áreas de la ciudad se dinamizan y valorizan, mientras otras se abandonan y deterioran. Las primeras se caracterizan por grandes volúmenes de inversiones de privados, acompañadas por intervenciones del estado y donde se radican sectores medios y altos (sureste: Chacras de Coria y Vistalba en Luján). En contraparte, las áreas desvalorizadas se caracterizan por un bajo volumen de inversiones de privados, pocas intervenciones estatales, sumado a la radicación (en ocasiones incluso forzada) de estratos populares (noreste: El Bermejo en Guaymallén). Esto es clave en la generación de fragmentación y retroalimenta las dimensiones físicas, sociales y políticas del fenómeno (Prévôt Schapira, 2001).

La planificación y las intervenciones estatales en áreas de la ciudad en relación con la segregación y la movilidad contribuyen a la fragmentación. Ahora veremos de qué manera estos procesos se interrelacionan con los modos de habitar.

Los modos de habitar la ciudad

En el nivel privado se desarrollan los modos de habitar según el área donde se reside. En los sentires y vivencias que las personas construyen con su espacio habitado influyen los procesos del nivel mixto de cada distrito. Además, las representaciones del espacio impulsadas desde el nivel global entran en contradicción con el espacio vivido (Lefebvre, 1972).

Como mencionamos, Chacras se caracteriza por el crecimiento exponencial y el arribo de una gran cantidad de nuevos residentes. Frente a esta situación, los estratos de mayor poder adquisitivo ponen en juego mecanismos de diferenciación para posicionarse como habitantes legítimos de este espacio, se observa una disputa simbólica entre “*Nacidos y Criados*” (NyC) / “*Nuevos Ricos*”. El primer término refiere a los habitantes de mayor antigüedad y el segundo a quienes han llegado durante la época de crecimiento residencial. Dicha disputa se articula en torno a diferenciales de poder basados en el conocimiento de la historia del lugar, el tiempo de residencia y la pertenencia a ciertas relaciones comunitarias (Lefebvre, 1972; Elias y Scotson, 2016). En base a esto, los NyC encarnan el habitus deseable de este lugar (Bourdieu, 2002): la mezcla con lo antiguo y rural; el conocimiento de la historia del lugar; relaciones vecinales intensas; lentitud; tranquilidad; sobriedad y modestia. En simultaneo, opera la producción social de estigmas (Elias y Scotson, 2016) para diferenciarse de los Nuevos Ricos, los recién llegados. Más allá del momento en el cual se haya establecido residencia, en el discurso todos se distancian de los Nuevos Ricos porque serlo tiene fuertes connotaciones negativas: se los acusa de usar el lugar para consumir y dormir; de buscar la rapidez; de establecer pocas relaciones con los vecinos y el lugar; de presumir la posesión de dinero; de ser corruptos o mal educados.

Aquellos que se posicionan cercanos a los NyC defienden el estilo de vida previo al avance de la urbanización y tienen una valoración negativa de este proceso. Esta oposición se produce fundamentalmente porque la llegada de más residentes propicia una pérdida de estatus por la masificación (Lefebvre, 1974). Sin embargo, evidencia también una disconformidad frente al desarrollo urbano actual, a las intervenciones estatales proyectadas para el lugar y al nuevo estilo de vida propuesto (Navarrete, 2023). A continuación, se presenta una cita ilustrativa al respecto².

² En cada distrito se presenta una sola cita representativa del proceso destacado en cada uno.

M:- Un tiempito después de llegar a Chacras, me encontré con uno de estos amigos de mi madre (...)- Él sí es un Nacido y Criado, porque acá hacen esa diferencia- Y le dije: ustedes se deben sentir invadidos porque la cantidad de gente ... Me dice: en los años setenta eran alrededor de 3 mil, 3 mil quinientos habitantes acá, y ahora debemos ser 30 mil, me decía él... Le digo: bueno soy uno de los invasores (Risas) ¡Efectivamente es así, es una cosa impresionante! (Más adelante) Está superpoblado con el agravante de que en general, la gente que ha venido es gente pudiente y entonces son familias que, si no tienen dos, tienen tres autos, entonces se ha congestionado mucho todo, gente prepotente además (M, CdC, 65, hombre, mercado)³

En Vistalba la característica distintiva es la alta movilidad cotidiana de las clases medias. Como se refirió, la oferta del entorno es reducida y para la mayoría de las actividades se realizan desplazamientos a otros puntos. Estas familias tienen una alta movilidad por diversos motivos, por lo cual, los viajes obligados y la disponibilidad de medios de transporte estructuran la cotidianeidad. Frente a lo cual se desarrollan distintas estrategias: reducción de viajes por ocio/recreación; organización interna familiar para disponer quienes usan el auto y quienes el colectivo. Aquí se valoran positivamente las vías rápidas y las mejoras a estas, además, es el único distrito donde se aprecia la modificación del sistema de transporte público urbano realizada con Mendotran, aun así, los desplazamientos en vehículo son centrales. Para estas familias son altos los costos de tiempo y de dinero asociados a la movilidad, valoran haber adquirido un lote en un lugar lindo, pero pesan los desplazamientos cotidianos. En estas clases medias se produce una sujeción a la movilidad en un contexto de mercantilización urbana (Jouffe, 2010).

En términos residenciales Vistalba tiene un entorno más homogéneo. Los pequeños productores y trabajadores agrícolas han partido, mientras han llegado sectores medios provenientes de los centros de Luján, Godoy Cruz y Capital, por los precios baratos del suelo y las políticas habitacionales en el pasado. Por esto, y también por tener un peso simbólico menor, no se observan disputas simbólicas como en Chacras. Aunque se percibe negativamente la posibilidad de que crezca como Chacras.

N:- Esa es la contra un poco, que viajás mucho, andás mucho arriba del auto si vivís en esta zona, haces muchos kilómetros ¡Muchísimos kilómetros! Si trabajás, si trabajás bastante como trabajo yo, hacés muchísimos kilómetros, tenés que tratar también de organizarte (N, V, 64, mujer, mercado).

El contrapunto más fuerte vuelve a surgir al comparar con El Bermejo. Lo distintivo es, primero, la sensación de abandono de sus habitantes; segundo, la radicación de poblaciones de villas/asentamientos y las operatorias estatales para estas poblaciones.

En cuanto a lo primero, esta sensación de abandono se produce por lo que se identifica como falta de intervenciones para revertir el deterioro del lugar: el abandono y deterioro de los espacios públicos de la movilidad; la escasa oferta y el poco mantenimiento de los espacios públicos; la falta de iluminación; la acumulación de basuras; la falta de señalética, son señalados como los grandes inconvenientes del lugar.

FA:- Esta zona da vergüenza ajena a nivel de limpieza, seguridad e iluminación (...) Es increíble no ver el avance (...) (FA, EB, 49, mujer, mercado)

E:- A nivel de desarrollo no hay nada (...) no tenés que consumir, ni actividades para hacer, es peligroso (E, EB, 32, hombre, herencia)

³ Para preservar el anonimato se utiliza la sigla inicial y una combinación de las principales características del informante: distrito de residencia, edad, género, modalidad de acceso al suelo/vivienda.

Respecto a la radicación de sectores populares, como mencionamos, es muy notoria la diferencia en el espacio respecto a la localización de estos grupos y de los estratos medios. Estos estratos medios, al igual que los de Vistalba, no activan mecanismos de diferenciación entre sí, pero si desarrollan posturas ambivalentes hacia los sectores de menos recursos, las cuales van desde una preocupación hacia sus condiciones de vida, pasando por la tolerancia e indiferencia, hasta posturas abiertas de odio y deseos de que no estén en el lugar.

F:- Una de las desventajas fue cuando erradicaron las villas, por ejemplo, la del club Pacífico, Suipacha⁴ (...) todas las trajeron para acá (...) eso fue un punto negativo que le vi a que quisieron poblar la zona y trajeron gente que nada que ver (F, EB, 28, hombre, herencia)

A diferencia de Chacras, se observan estrategias de los estratos bajos para diferenciarse entre sí. En este caso se construyen muros para separar barrios de estratos socioeconómicos bajos y populares (muros entre barrios Policial- Dos Costas, cierres a ex-Finca Badano, muros que rodean al Cooperativa, alrededor del Barrio Solares, entre otros). Así como también se elaboran discursos para desmarcarse de estar habitando en barrios populares. En este incremento de la segregación, el motor de la diferenciación es el estatus socioeconómico, por lo cual se evita ser visto como un pobre o un villero (Navarrete, 2024).

MA:- Cuando estábamos en el Nueva Esperanza nosotros pasábamos, íbamos y veníamos (...) porque viste que este barrio, Dos Costas, Belgrano y todos los otros de allá son de gente de villas también, como acá, como asentamiento, y como ellos sabían que éramos gente de asentamiento, entonces cerraron el terreno (...) por eso te digo que venís o vivís en una villa, ya como que te menosprecian (MA, EB, 44, mujer, toma).

Como se refirió, la segregación se ha agudizado. Las diferenciaciones según tipo de vivienda, barrio y características del entorno se retroalimentan con las estrategias desplegadas por los grupos sociales para diferenciarse entre sí, los grupos buscan desmarcarse de aquellos de menor poder adquisitivo y también de quienes pertenecen a un estrato socioeconómico similar.

En los estudios sobre segregación se ha investigado más frecuentemente las motivaciones de los sectores medios y altos para distanciarse de otros de menor poder adquisitivo (Svampa, 2001; Roitman, 2017). Aquí observamos que los grupos de estrato socioeconómico similar también pueden tener motivaciones para diferenciarse entre sí. En los sectores de mayor poder adquisitivo para conservar el prestigio de su sitio de residencia (NyC / Nuevos Ricos). En los de menor poder adquisitivo para evitar ser vistos como pobres (barrios bajos y populares de El Bermejo). Las estrategias de los sectores de mayor poder adquisitivo: la construcción de muros y la elaboración de discursos estigmatizantes sobre los otros, luego son tomadas por todos los grupos para elaborar estrategias de distanciamiento. Además, también se ha señalado que en este crecimiento periférico la proximidad, o mezcla en el espacio, puede disminuir la segregación (Sabatini, 2006), sin embargo, se observa que esta cercanía alienta estas estrategias. Entonces, en lo simbólico las distancias entre grupos se acrecientan cada vez más.

La movilidad también acrecienta los distanciamientos, fundamentalmente por dos aspectos: el acceso a los medios y la oferta en cada entorno. Los sectores medios acceden más al auto, lo cual les facilita mayor uso y acceso a la ciudad. Los sectores populares utilizan más el colectivo, esto conlleva mayores dificultades (tiempo, frecuencias, trasbordos, costos). El acceso a los medios, posibilidad relacionada con el nivel socioeconómico, introduce diferencias importantes en la movilidad, tal como señala la literatura.

En cuanto a la oferta en el entorno se observó que cuando un estrato hace un uso intenso en un distrito promueve que otros se retiren. Esto se produce por la disponibilidad de servicios públicos

⁴ Refiere al barrio Costa Esperanza mencionado anteriormente.

o privados en salud y educación; por los precios en los comercios para compras; por la presencia de lugares de ocio y recreación; por los usos y costumbres de cada grupo. En Chacras los grupos de mayor poder adquisitivo utilizan más el centro para acceder a los servicios de salud y educación privados; así como también para compras, ocio y recreación. En El Bermejo los sectores populares utilizan más la oferta de la proximidad para usar los servicios públicos y para realizar compras, mientras, son los sectores medios los que más se desplazan a otros puntos de la ciudad para todas las actividades.

En los estudios sobre movilidad se señala que la oferta en los territorios mejora la accesibilidad y propicia usos diversos. Aquí se observó que las prácticas de movilidad se retroalimentan con la segregación y los grupos pueden desplazarse para evitar sitios que frecuentan otros de menor poder adquisitivo. Entonces, incrementar la oferta del entorno mejora las condiciones de vida, pero no necesariamente propiciará intercambio y acercamiento social.

Las dinámicas de la urbanización en cada distrito configuran diferencias en la segregación y la movilidad que influyen en las posibilidades de ocupación de espacio de los grupos sociales. Los grupos de mayor poder adquisitivo acceden a mejores condiciones de vida, a su vez, se observa lo señalado por distintas investigaciones respecto al deterioro en las condiciones de vida de los sectores vulnerables (Sabadell, 2006; Navarrete, 2024). La producción de la fragmentación observada en los niveles anteriores se retroalimenta con estos modos diferenciales de habitar la ciudad.

Conclusiones

La propuesta de los tres niveles de análisis posibilitó identificar procesos simultáneos en la producción de espacio urbano. La planificación estatal, la construcción de entornos concretos y los modos de habitar cada lugar. En síntesis, la planificación estatal no interviene en la mercantilización urbana y la lógica de los mercados orienta la producción de ciudad. A lo cual se suma un abordaje insuficiente en la planificación de políticas de las desigualdades producidas por la segregación y la movilidad. En la construcción de áreas específicas de la ciudad esto se refuerza, ya que el estado no interviene en la valorización – desvalorización de áreas de la ciudad, e incluso construye más obras de mejora en las áreas de valorización lo cual favorece la segregación socioeconómica y el uso intensivo del automóvil. Estas dinámicas son clave en la producción y reproducción de la fragmentación urbana; de este modo el nivel global y mixto se alienta la construcción de una ciudad fragmentada y se conforma un núcleo para la (re) producción de desigualdades. En los modos de habitar, en el nivel privado, esta fragmentación genera diferentes condiciones de vida según el área en la cual se resida; en las áreas de valorización la mayor provisión de infraestructuras, servicios, comercios, etc., incide positivamente en sus habitantes. A esto se suma las diferentes posibilidades de ocupación del espacio de los distintos grupos, los grupos de mayor poder adquisitivo acceden a mejores condiciones de vida, a la par de un mayor deterioro en las condiciones de vida de los estratos populares. Finalmente, esto se retroalimenta con estrategias puestas en juego por los distintos grupos sociales para acercarse a unos y alejarse de otros, el centro de estas disputas es el prestigio socioeconómico asociado al hábitat donde incluso los sectores más vulnerables evitan también ser visto como pobres.

Esta forma de producción del espacio urbano posibilita comprender la continuidad de problemáticas urbanas y habitacionales, aun cuando se introducen cambios macroeconómicos al neoliberalismo en ciertos periodos de tiempo. Abordar estas dinámicas es fundamental para atenuar y revertir las desigualdades en las ciudades de nuestra región. Según la propuesta de los tres niveles, y en relación con los principales hallazgos de esta investigación, intervenir en este sentido implicaría: 1) A nivel global regular los mercados urbanos e incorporar nuevas

dimensiones en la elaboración de políticas sobre la reproducción de las desigualdades; 2) A nivel mixto, sería importante reorientar las inversiones privadas y públicas para intervenir en la valorización – desvalorización con el objeto de revertir el abandono y el deterioro de ciertas áreas, lo cual impactaría positivamente en las condiciones de vida de quienes residen ahí y; 3) A nivel del modo de habitar, implicaría mejorar las condiciones habitacionales y urbanísticas de los sectores vulnerables, atendiendo también a los distanciamientos entre grupos, generados por las condiciones del hábitat y reforzados por distintas estrategias simbólicas. Es relevante incidir en las causas que obturan los encuentros entre diversos grupos sociales para revitalizar la vida comunitaria y la democracia.

Finalmente, en la planificación suele considerarse que las problemáticas originadas por el crecimiento periférico de las ciudades pueden revertirse mediante la compactación y densificación de la trama urbana. Si bien intervenir en este sentido puede resultar positivo, es importante considerar también aspectos vinculados a la segregación y la movilidad que influyen en la reproducción de desigualdades, los cuales pueden continuar más allá de un desarrollo urbano disperso o compacto.

Referencias

- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa. EURE, 38(114), 35–69. <https://doi.org/10.7764/EURE.38.114.02>
- Arriagada Luco, C., & Rodríguez Vignoli, J. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: Magnitud, características, evolución e implicaciones de política* (Serie Población y Desarrollo No. 47). CEPAL.
- Bourdieu, P. (2002). Efectos de lugar. En P. Bourdieu (Comp.), *La miseria del mundo* (pp. 119–124). Fondo de Cultura Económica.
- CAF (Corporación Andina de Fomento), Secretaría de Servicios Públicos del Gobierno de Mendoza, & Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Cuyo. (2015). *Plan integral de movilidad para el Gran Mendoza 2030* (Informes Nos. 1–7).
- CAF (Corporación Andina de Fomento), Secretaría de Servicios Públicos del Gobierno de Mendoza, & Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Cuyo. (s. f.). *Plan provincial de movilidad urbana sustentable Área Metropolitana del Gran Mendoza 2030* [Presentación de PowerPoint]. <https://www.mendoza.gov.ar/>
- Casado Izquierdo, J. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. Scripta Nova, 12(273). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-273.htm>
- Corti, M. (2017, octubre 9). *Modalidades de desarrollo urbano: Revisión histórica y caracterización de las principales corrientes en la actualidad* [Material de curso]. Curso Desarrollos Urbanos Contemporáneos, Maestría en Ordenamiento Territorial, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo.
- DEIE (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas). (2017a). *Dinámica de la población de Mendoza: Años 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010*. <http://www.deie.mendoza.gov.ar>
- DEIE (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas). (2017b). *Distribución espacial de la población y urbanización Mendoza: Censo Nacional de Población. Años 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010*. <http://www.deie.mendoza.gov.ar>
- DEIE (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas). (2017c). *Población, hogares y vivienda según distritos: Luján de Cuyo y Guaymallén. Mendoza 2010*. <http://www.deie.mendoza.gov.ar>

- DOT (Dirección de Ordenamiento Territorial), Secretaría de Infraestructura y Servicios, Municipalidad de Luján de Cuyo. (2018a). *Área 1. Zona Norte. Plan de Ordenamiento Territorial Luján de Cuyo 2016–2030*. <https://lujandecuyo.gob.ar/plan-municipal-de-ordenamiento-territorial/>
- DOT (Dirección de Ordenamiento Territorial), Secretaría de Infraestructura y Servicios, Municipalidad de Luján de Cuyo. (2018b). *Plan de Ordenamiento Territorial, distrito Chacras de Coria* (Partes 1 y 2). <https://lujandecuyo.gob.ar/plan-municipal-de-ordenamiento-territorial/>
- DOT (Dirección de Ordenamiento Territorial), Secretaría de Infraestructura y Servicios, Municipalidad de Luján de Cuyo. (2018c). *Plan de Ordenamiento Territorial, distrito Vistalba*. <https://lujandecuyo.gob.ar/plan-municipal-de-ordenamiento-territorial/>
- Elías, N., & Scotson, J. (2016). *Establecidos y marginados: Una investigación sociológica sobre problemas comunitarios* (V. Altamirano, Trad.; 1.ª ed. publicada en 1965). Fondo de Cultura Económica.
- Gobierno de Mendoza. (2017). *Plan Provincial de Ordenamiento Territorial – Ley N.º 8889*. https://www.legislaturamendoza.gov.ar/wp-content/uploads/2017/12/4_8999_plan_ordenamiento_territorial.pdf
- Gray de Cerdán, N. (2005). *Repensando el Gran Mendoza: Estrategias para el desarrollo urbano*. EDIUNC.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social* (pp. 169–185). Siglo XXI Editores.
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté.
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). (2022). *Cuadro 1.13. Provincia de Mendoza: Total de población, variación absoluta y variación relativa, por departamento. Años 2010 y 2022*. <https://www.indec.gob.ar>
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. EURE, 40(121), 5–28. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>
- Jouffe, Y. (2010). Contra el derecho a la ciudad accesible: Perversidad de una reivindicación consensual. En A. Sugranyes & C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s, por el derecho a la ciudad: Propuestas y experiencias* (pp. 45–58). Hábitat International Coalition.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción social del espacio*. Capitán Swing.
- Lentini, M., & Palero, D. (2008). Todos tienen derecho a una casa, pero cada uno en su lugar: Alcances del derecho a la vivienda y a la ciudad en una sociedad excluyente. En *El derecho a la ciudad y a la vivienda: Propuestas y desafíos en la realidad actual. Actas de la V Jornada Internacional de Vivienda Social*. Universidad de Chile & Universidad de Valparaíso.
- Municipalidad de Guaymallén. (2020). *Plan Municipal de Ordenamiento Territorial* (Tomos I–III).
- Navarrete, M. J. (2022). La relación movilidad y desigualdades, aportes desde las investigaciones en ciencias sociales y humanas. *Revista Transporte y Territorio*, (26).
- Navarrete, M. J. (2023). Dimensiones de la segregación socioespacial y la movilidad cotidiana en conflictos relacionados con el patrimonio: aportes desde Chacras de Coria, Mendoza. *QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (19).
- Navarrete, M. J. (2024). Las condiciones de vida de los sectores populares en el Área Metropolitana de Mendoza. *PENSUM*, 10(12), 37–52.
- Park, R. E. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana* (Obra original publicada en 1915). Ediciones del Serbal.

- Prévôt Schapira, M. F. (2001). Fragmentación espacial y social: Conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos*, (19), 33–56.
- Prévôt Schapira, M. F., & Velut, S. (2016). El sistema urbano y la metropolización. En G. Kessler (Comp.), *La sociedad argentina hoy: Radiografía de una nueva estructura* (pp. 61–84). Siglo XXI.
- Roitman, S. (2017). Splintering (sub)urbanism and social differences: Gated communities as the driver for suburban change in Chacras de Coria (Mendoza, Argentina). *Revista INVI*, 32(90), 159–182.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25853002006>
- Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina* (Serie Azul No. 35). Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, BID.
- Svampa, M. (2001). *Los que ganaron: La vida en los countries y barrios privados*. Biblos.
- Timms, D. (1976). *El mosaico urbano: Hacia una teoría de la diferenciación residencial*. Instituto de Estudios de Administración Local.
- Thwaites Rey, M. (2010). Después de la globalización neoliberal: ¿Qué Estado en América Latina? *Cuadernos del Pensamiento Crítico Latinoamericano*, (32), 20–43.

Sobre la autora

María José Navarrete es Doctora en Ciencias Sociales y Licenciada en Sociología por la Universidad Nacional de Cuyo. Diplomada en Políticas Sociales, Pobreza y Territorio por la Universidad Alberto Hurtado de Chile. A lo largo de su trayectoria ha desarrollado investigaciones centradas en las dinámicas de la desigualdad socioespacial en el hábitat urbano, así como en el análisis de distintas políticas públicas orientadas a su abordaje.