IX Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011.

Movilidad cotidiana y producción del espacio de las villas. Apuntes teóricos para el caso de la villa de Retiro.

Bruno Salerno.

Cita:

Bruno Salerno (2011). *Movilidad cotidiana y producción del espacio de las villas. Apuntes teóricos para el caso de la villa de Retiro. IX Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-034/119

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/e9Wr/sVK

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

Movilidad cotidiana y producción del espacio de las villas. Apuntes teóricos para el caso de la villa de Retiro.

Bruno Salerno

Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Becario CONICET.

br.salerno@gmail.com

Resumen

La producción de las villas, pensadas como urbanizaciones informales, está relacionada con procesos de segregación socio-espacial, entendidos en términos de desigualdad en el acceso a determinados recursos, como pueden ser los relacionados con el consumo de bienes, servicios y equipamientos. El punto de partida que permite sostener esto es la consideración de la ciudad en sí misma como un sistema de recursos, es decir, poniendo énfasis en su valor de uso, elemento central de la teoría del Derecho a la Ciudad. Estos recursos no tienen una distribución homogénea.

El trabajo se propone analizar elementos teóricos que permitan pensar el acceso a los recursos por parte de los habitantes de la villa de Retiro de la Ciudad de Buenos Aires, desde la perspectiva de los nuevos desarrollos sobre movilidad cotidiana. Esta se considera como una práctica social en torno al viaje, donde se ponen en relación fines y la capacidad de satisfacerlos. La centralidad de esta villa en relación al conjunto de la aglomeración lleva a la pregunta: ¿cómo se relaciona en una villa su atributo de centralidad en relación a su atributo de “no-ciudad”?

El recorrido que se propone es el siguiente. En primer lugar, se tratarán elementos de la discusión teórica sobre las urbanizaciones informales, haciendo énfasis en el atributo de informal. En segundo lugar, se intentará abordar los elementos centrales de los nuevos desarrollos sobre movilidad, poniendo énfasis en la satisfacción de fines, de manera de pensar el problema planteado. Para finalizar, se apuntarán algunas propuestas teórico-metodológicas.

Palabras clave: villa, movilidad cotidiana, segregación, recursos, centralidad.

Introducción

Las villas, también llamadas en un principio “villa miseria” y “villa de emergencia”, tienen su origen, en Buenos Aires, en la década de 1930, pero son un fenómeno extendido por toda Latinoamérica. Aquí son definidas como urbanizaciones informales asociadas a sectores populares. El atributo de informal hace referencia a espacio urbano producido por fuera del mercado formal de suelo. En este

sentido, la informalidad “quita” a las villas el atributo de ciudad, por situarse fuera del mercado “formal” y por estar asociada a una fuerte estigmatización. Además de informal, pero en estrecha relación, este espacio se suele caracterizar como “irregular” y “espontáneo” (Clichevsky, 2003; Cravino, 2006; Torres, 1993).

La producción de las villas se relaciona con procesos de segregación socioespacial, entendidos aquí en términos de desigualdad en el acceso a determinados recursos, como pueden ser los relacionados con el consumo de bienes, servicios y equipamientos (Cravino, 2008)[1].El punto de partida que permite sostener esto es la consideración de la ciudad en sí misma como un sistema de recursos, es decir, poniendo énfasis en su valor de uso[2], elemento central de la teoría del Derecho a la Ciudad. Según Harvey (1985: 66-67), estos se encuentran

> “…localizados territorialmente en el sentido de que la mayoría de los recursos que podemos utilizar en un sistema urbano no se encuentran en todas partes.(…) El control de los recursos, que es nuestra definición general de ingreso real, está, por tanto, en función de la accesibilidad y proximidad del emplazamiento”.

Cabe destacar que por recursos entendemos bienes, servicios sociales y equipamientos –tareas y actividades- pero también aspectos relacionados con lo simbólico y lo subjetivo de las personas, que pueden ir desde el espacio público a problemas de status. Y no se limita a las necesidades, sino también a los deseos. Entre los recursos, sin embargo, el empleo tiene un rol destacado. Lo que todos estos elementos en común es que “permiten la integración de las personas a la vida social, el ejercicio de sus derechos y el desarrollo de una vida autónoma” (Gutiérrez y Minuto, 2007:2).

En este trabajo el problema del acceso a los recursos se aborda desde la perspectiva de los nuevos desarrollos sobre movilidad cotidiana. Estos se asocian en parte a lo producido en el ámbito francófono, que en el campo local es trabajado, entre otros, por Gutiérrez (2005, 2009; Gutiérrez y Minuto, 2007). En estos trabajos la movilidad es pensada como una práctica social en torno al viaje, donde se ponen en relación fines y la capacidad de satisfacerlos. Según Gutiérrez (2009: 9) “la movilidad remite a la satisfacción del fin perseguido por el viajero”, por lo que si bien considera la dimensión material de los viajes efectivamente realizados, que era donde se circunscribían los estudios tradicionales sobre movilidad, los excede ampliamente. Como se mencionó en relación a los recursos, gran parte de los desplazamientos cotidianos de las personas se asocian al trabajo, y en menor medida, a la educación, servicios, entre otros.

La distinción que hacen Duhau y Giglia (2008) entre los términos *habitar* y *residir* permite sintetizar la forma en que se pretende pensar, a la luz de lo visto, el papel de la movilidad. Mientras residir se refiere a una forma de vinculación con el espacio estructurada en torno a la satisfacción directa de necesidades materiales (dormir, comer, guardar pertenencias), habitar la ciudad alude “al conjunto de prácticas y representaciones que hacen posible y articulan la presencia –más o menos estable, efímera o móvil- de los sujetos en el espacio urbano y de allí su

relación con otros sujetos" (Duhau y Giglia, 2008: 24). El habitar implica para los sujetos situarse en coordenadas espacio-temporales y mantener relaciones con otros lugares.

El objetivo de esta presentación es analizar elementos teóricos que permitan pensar el acceso a los recursos por parte de los habitantes de las villas, en el marco del problema de la relación entre movilidad y la producción del espacio de las urbanizaciones informales. En este sentido, la pregunta que guía este trabajo, en el marco de nuestra investigación de doctorado, tiene que ver con la hipótesis de que la fijación de la residencia en la villa, según su centralidad, puede favorecer ciertos tipos de movilidades. Así, retomando el problema de la segregación como desigualdad en el acceso a los recursos ¿cómo se relaciona en una villa su atributo de centralidad en relación a su atributo de "no-ciudad"? O dicho de otra manera, ¿en qué medida la centralidad de una villa puede contestar el desigual acceso a recursos que el proceso de segregación supone?

Espacio, relaciones sociales y movilidad

Las corrientes críticas en Geografía, desde su origen en la década de 1970, han enfatizado la compleja relación entre espacio y relaciones sociales. Los trabajos ahora clásicos de Castells (1974), Harvey (1985) y Lefebvre (2009a), originalmente publicados en 1972, 1973 y 1974 respectivamente, fueron los primeros en proponer un análisis riguroso orientado a *desfetichizar* la primera de estas nociones. Se introdujo el concepto de *producción del espacio*, que daba cuenta de su carácter social, frente a corrientes previas donde aparecía naturalizado. En una segunda instancia se complejizó esta definición. Blanco (2007: 38) sintetiza esta reformulación:

"el espacio participa como condicionante de los procesos sociales al mismo tiempo que como su producto, en una secuencia de opuestos como productor-producido, subordinante-subordinado, presupuesto-concreción".

Esta compleja relación, a la que remiten las preguntas que plantea esta investigación, abarca el par movilidad-espacio, que en muchas ocasiones, sobre todo cuando se reduce el problema al transporte, se ha considerado más lineal. En este sentido, no se puede reducir la relación entre estos dos elementos ni en términos de estructuras espaciales como determinantes de las formas de movilidad, ni de movilidad como estructurante del espacio. En el marco de su consideración como una instancia de las relaciones sociales cuya relación con ellas escapa a una causalidad lineal, el espacio debe ser considerado en su relación con la movilidad como parte de un proceso dialéctico de adaptación recíproca (Miralles, 2002b).

En este marco de relaciones complejas se da el proceso de segregación y el de producción de villas. Se coincide en la bibliografía en el rol central de dos grupos de agentes: los asociados al mercado y el Estado (Wacquant, 2007). Este último

agente, por otro lado, según muestra Bourdieu (2010), tiene un rol central en la conformación y funcionamiento del primer grupo, por lo que no se puede decir que presenten la misma jerarquía. Este último autor muestra cómo el Estado tiene un rol central tanto en la construcción de la demanda como en la construcción de la oferta de vivienda, organizando el campo de producción de este bien.

A continuación se revisarán algunos elementos importantes del estado de la cuestión correspondientes, en primer lugar, a las villas. En el campo vernáculo hay mucha producción que toca este tema (dentro de los actuales, por ejemplo, Clichevsky, 2003; Cravino, 2006, 2007, 2008, 2009a, 2009b; Arroyo y Mutuberría Lazarini, 2007; Herzer et al., 2008; Di Virgilio et al., 2010), pero aquí se mencionarán sólo aquellos trabajos que permitan indagar en la discusión conceptual del fenómeno, sobre todo en relación al atributo de informal. En segundo lugar, se considerará la discusión en torno a los trabajos sobre movilidad. Finalmente, se harán consideraciones en torno a aspectos metodológicos, de manera de pensar el abordaje del caso de estudio, la villa de Retiro.

Las urbanizaciones informales

Las villas en este trabajo se definen como un tipo de urbanizaciones informales. La informalidad del espacio urbano se asocia a los límites del mercado formal de suelo o inmobiliario para absorber toda la demanda de suelo. Lo que se destaca, en este sentido, es una relación entre exclusión social[3] y las limitaciones del mercado formal de suelo urbano. Jaramillo apunta a la cuestión diciendo que no es el mercado del suelo el que es anómalo en las ciudades latinoamericanas, -donde se encuentran expandidas las urbanizaciones informales-, lo que es distintivo son algunos elementos estructurales que están detrás de él (Fernandes, 2002; Jaramillo, 2008) y que determinan que el mercado no pueda absorber una parte de la demanda que se constituye como no solvente. En relación a esto, este autor apunta a una contradicción central en el mercado inmobiliario capitalista: mientras el trabajador recibe como sueldo dinero que cubre la reproducción de su fuerza de trabajo en el corto plazo, la vivienda es un bien que consume mucho valor y de larga vida útil. En este punto destaca el rol del Estado como generador de mecanismos de resolución de este problema.

Para Smolka (2003), en efecto, el costo del suelo urbano formal provisto con servicios, asociado a condiciones de oferta restringida por la ausencia de mecanismos estatales que subsanen estos límites, puede ser restrictivo para amplios sectores de la población.

A este tipo de explicaciones confluyen los trabajos vernáculos clásicos (Verbitsky, 1964; Ratier, 1971; Ziccardi, 1977; Yujnovsky, 1983; Oszlak, 1991; Torres, 1993), si bien se trata de un conjunto heterogéneo que comprende contextos de elaboración diferentes. En efecto, mientras los trabajos de los setenta se enmarcan en la discusión acerca de la capacidad transformadora de los actores sociales en la ciudad, desde los ochenta hay una preocupación por las

consecuencias sobre las villas y sobre la ciudad de las políticas de erradicación llevadas a cabo por la última dictadura militar, pasando a ser el contexto, en los noventa, la implementación de políticas de radicación. Pese a esto, el mercado inmobiliario es un elemento recurrente en las explicaciones sobre este tipo de espacio urbano. A este elemento se suman, invariablemente, en relación a su origen histórico, los factores asociados a las migraciones campo-ciudad.

Ya Bernardo Verbitsky en su trabajo de 1964 -a partir del cual reclama ser el creador del término "villa miseria"- asigna el origen de las villas a los problemas de acceso al mercado formal de vivienda por parte de inmigrantes rurales provenientes de los "tolderíos". Lo mismo se ve, por ejemplo, en Oszlak (1991: 148), donde el origen de las villas aparece relacionado con las migraciones provocadas por la atracción de la Capital en pleno proceso de industrialización, agudizando problemas previos de déficit habitacional, situación que se profundizaría a partir de la década de 1960 con la nueva fase capital-intensiva de desarrollo industrial argentino.

Hay dos elementos que definen la informalidad de las villas. En primer lugar, la informalidad hace referencia a la ilegalidad (Fernandes, 2008). Ésta, en la urbanización informal, es de dos tipos: fundiaria, es decir, está relacionada con la violación del derecho de propiedad (la urbanización informal se asienta sobre terrenos que no son de propiedad de los residentes; como tierras privadas o fiscales) y violación de la normativa urbanística (tanto en términos de código de planeamiento como en términos de código de edificación) (Jaramillo, 2008).

En segundo lugar, la informalidad se asocia a lógicas no capitalistas. En Tokman (1987), por ejemplo, la informalidad implica baja productividad y atraso técnico. Se va a tomar acá, sin embargo, a Jaramillo (2008, 2009), para quien la informalidad se asocia a la autoconstrucción -forma "pre-mercantil", no capitalista, de construcción de vivienda. Siguiendo a este autor (Jaramillo, 2009), la autoconstrucción de vivienda, si bien es una forma no capitalista de producción de este bien –en la medida en que se produce como valor de uso-, está asociada al cálculo mercantil propio de agentes que no pueden dejar de estar inmersos en un entorno capitalista dominante. La lógica mercantil explica la preferencia por el autosuministro cuando no se puede acceder al mercado formal.

Esta lógica combinada con otros factores[4], explica asimismo el surgimiento de mercados inmobiliarios informales en estos espacios, como se da en las villas de la Ciudad de Buenos Aires desde mediados de la década de 1990 (Cravino, 2006).

Los mercados informales, como forma de acceso a las villas, resultan un factor de creciente importancia en la explicación de la dinámica poblacional de estos espacios (Cravino 2006, 2009b; Abramo, 2003, 2008). Uno de los problemas más sugerentes que plantean los estudios que se dedican a este tema es el del balance entre factores endógenos y exógenos en la formación de precios de los mercados informales. Esta cuestión también lleva al problema de su delimitación

(¿un mercado por urbanización informal o un solo mercado para el conjunto de ellas?).

En relación a los factores exógenos es muy interesante el decisivo rol de las "externalidades" –en términos de recursos como comercio, servicios o empleo que rodean a los asentamientos-, en la dinámica de las favelas y sus mercados (Abramo, 2003). Esto es así en la medida en que en estos estudios se hace especial hincapié en la cuestión de la decisión locacional, pensada como racional, y parte de estrategias llevadas a cabo por los "favelistas". Este problema parece de importancia para la consideración de las relaciones entre movilidad y producción del espacio de las villas. Resulta muy interesante al respecto la siguiente afirmación del recién citador autor (2003: 16): "el mercado inmobiliario (informal) es el mecanismo que transforma los factores locacionales de la vivienda en favela en un capital locacional". Si se piensa en la heterogeneidad interna de estas urbanizaciones, el planteo puede llevar a preguntarse inclusive sobre las variaciones que pueden existir en este tipo de capital, correlacionadas con diferentes movilidades identificadas. Esto es todavía más interesante si se toma la afirmación del autor sobre el hecho de que al interior de estas urbanizaciones informales se da una importante economía "autárquica" que explica una parte importante de los empleos, y por lo tanto, de una parte de los desplazamientos (Abramo, 2003).

La movilidad cotidiana

La definición tradicional de movilidad cotidiana se ocupa de la sumatoria de los desplazamientos individuales (Miralles, 2002a). Dentro de esta perspectiva, muchos de los trabajos del ámbito local se centran en la movilidad cotidiana motivada por el empleo. Se puede clasificar esta producción entre análisis centrados en el estudio de la movilidad a escala metropolitana, y aquellos que utilizan escalas mayores; así como entre trabajos preocupados por movilidad sin distinguir sectores sociales y quienes sí lo hacen.

Dentro de esta primera línea producción sobre movilidad destaca lo producido por Kralich (1993, 2002 y 2009), Blanco (2002) y Queirolo (2003). En los trabajos de Blanco y Queirolo se reconstruyen los patrones de movilidad por trabajo a escala metropolitana, como parte de las transformaciones estructurales en el norte del espacio metropolitano, en el primer caso, y como descripción en términos de flujos hacia el área central, en el segundo. En los trabajos de Kralich, por su parte, se analiza la movilidad con casos de partidos periféricos de la RMBA, y enfocándose en los sectores de ingresos bajos. Muchos de estos trabajos, preocupados por la accesibilidad, se han ocupado del grado de opcionalidad para acceder a los lugares y a las actividades (Miralles, 2002a), por ejemplo haciendo referencia a número de modos utilizados y transbordos efectuados, o también, trabajando con variables como tiempo y costo de viaje absoluto y relativo (Kralich, 1993).

En los últimos años, por otra parte, se desarrolló una perspectiva más amplia sobre movilidad, algunos de cuyos principales exponentes se encuentran en el ámbito francófono (Le Breton, 2002a-b, 2006; Lévy, 2000; Desjeux, Alami y Marnat, 2006; Hamount, 2006).

En términos generales, este enfoque centra su punto de vista en los sujetos, en sus deseos e intereses -lo que supone la multiplicación de motivaciones de viajes a considerar- y en la misma posibilidad de realizar los viajes. Jacques Lévy (2000) define la movilidad como "la relación social ligada al cambio de lugar", en términos de la posibilidad de los miembros de la sociedad de ocupar sucesivamente distintos lugares. En este sentido, la movilidad se puede pensar como un "sistema de movimientos potenciales" (*virtualidades*). Como se ve, este autor utiliza el plural para dirigirse al término movilidad, dando la pauta de la complejidad y de la multiplicidad de viajes que entran en consideración. Desjeux, Alami y Marnat (2006) permiten pensar parte de esta complejidad considerando que el análisis de la movilidad requiere de la referencia a escalas.

La consideración de la movilidad como relación social se basa en la asignación a aquella noción de un rol central en el desenvolvimiento del individuo en la sociedad y en su posición social, más allá de su reproducción diaria. En otro términos, la movilidad es un capital social (Le Breton, 2002a-b; Lévy, 2000). A esto mismo parece apuntar Hamount (2006) cuando dice que el de la movilidad es un derecho genérico en la medida en que esta es requerida para el ejercicio de los demás derechos.

Le Breton (2002b) permite profundizar en el rol de los elementos individuales en las prácticas de movilidad. En este sentido, el autor muestra cómo hay cierto orden de elementos que está en la base de la movilidad –y que son requeridos por ella. En términos generales, afirma que la movilidad está determinada por la forma en que los individuos se apropian del espacio. Entre los elementos destacados por el autor, resalta en primer lugar las competencias, del tipo físicas y culturales. Por ejemplo, en la ciudad hay una serie de códigos culturales que es necesario compartir para poder desplazarse. En segundo lugar, y con una centralidad manifiesta, destaca las representaciones del espacio: "tiene que haber una representación del territorio donde se va a efectuar el desplazamiento" (op. Cit., p.3). Las representaciones van a condicionar las zonas que se puedan abarcar y los tipos de viaje que se lleven a cabo:

> "Para las personas que nos interesan, la ciudad no es un territorio solidario, continuo, donde todo es potencialmente accesible. Por el contrario, es un territorio plagado de zonas a evitar, de zonas prohibidas, de contrastes, de territorios dolorosos. Estas fronteras limitan las movilidades" (Le Breton, 2002b:4).

También son factores importantes la dinámica familiar y las convenciones culturales, este último aspecto central en lo que respecta al género (las mujeres parecen enfrenar límites a la movilidad más marcados que los hombres) (Le Breton, 2002a).

La centralidad que da este autor a la movilidad en el contexto de las relaciones sociales es lo que le permite vincularla con la producción de territorios. En efecto, en la medida en que la movilidad es "una dimensión transversal de la vida cotidiana, una matriz de todas las experiencias sociales" (Le Breton, 2006: 26) se puede pensar el problema de "cómo los individuos y los grupos sociales construyen sus identidades territoriales" (Le Breton, 2006: 24). Dicho en otros términos, los territorios de la cotidianeidad se refieren a los territorios producto de la apropiación cotidiana; a los territorios del espacio vivido -la "ciudad vivida" según el autor-; a los "territorios practicados".

Otro aporte interesante presentado por este autor en relación a este tema es el de los *objetos intermediarios*, elementos (por ejemplo, estaciones, escaleras mecánicas, teléfonos públicos) que son utilizados por las personas como parte de un proceso de articulación entre movilidad y territorios.

En el marco de esta perspectiva amplia sobre movilidad destacan en el ámbito local los trabajos de Gutiérrez (2005, 2009; Gutiérrez y Minuto, 2007), quien define la movilidad como una *performance en el territorio*, en tanto una "práctica social de viaje". De esta manera, pasa a tener centralidad como objeto de estudio de este campo el viaje (Ibid.). En total sintonía con los trabajos francófonos, esta definición permite oscilar entre la dimensión material de los desplazamientos efectivamente realizados hacia la capacidad efectiva de su realización. Los viajes están motivados por la necesidad y el deseo; y la movilidad, entonces, se asocia a la capacidad de satisfacerlos.

Existiría de esta manera una serie de mediaciones entre la movilidad y el viaje efectivamente realizado, retomando las ideas de Le Breton (2002b): desde la movilidad concebida por el sujeto, pasando por la que considera que se puede realizar hasta la elección y realización de una. Esto lleva a que se considere que existe una dimensión de viajes no realizados, pero también de viajes pensados o viajes posibles.

El mérito principal de esta corriente es introducir la preocupación por la relación entre fines y la capacidad de su satisfacción. Esto se ha llevado a cabo poniendo énfasis en el individuo, frente a los planteos previos donde éste no aparecía más que en los términos materiales del desplazamiento. La movilidad que se propone analizar en este trabajo no es, sin embargo, la de individuos aislados, sino la de un grupo de personas definido en torno al hecho de que *habitan* una villa.

Apuntes metodológicos

El caso de estudio seleccionado es la villa de Retiro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), que comprende las denominadas villa 31 y villa 31 bis. En este sentido, el abordaje supone intentar pensar la movilidad de sus habitantes,

intentando extraer elementos que ayuden a pensar cuestiones de elección residencial. La elección del caso se debe a dos conjuntos de razones.

En primer lugar, y principalmente, debido a su localización central en relación al resto de la ciudad, elemento que le da especificidad. Esta situación no sólo condiciona la forma en que crece, sino que se podría ubicar, como relación a indagar, entre algunos de los factores que explican su origen y su actual dinámica, como la cercanía a las fuentes de empleo y al centro de transbordo de Retiro (Clichevsky, 2003; De la torre, 1983; Ziccardi, 1977).

En segundo lugar, hay una serie de cuestiones también específicas de este caso, relacionadas con su dinámica de crecimiento y su organización espacial que la hacen interesante. Estas cuestiones tienen que ver con la caracterización de la villa como una urbanización de una fuerte heterogeneidad interna. Por un lado, se trata de una villa de una extensión considerable[5], con un reducido número de entradas, situación que determina que sus habitantes deban caminar largas distancias para desplazarse en su interior y hacia el exterior. Por otro lado, según el trabajo de campo llevado a cabo para una investigación previa (Salerno, 2010), en la villa de Retiro son particularmente distinguibles tres grupos de áreas, que corresponden a diferentes momentos de ocupación. En primer lugar, el de la villa 31, de mayor consolidación relativa, densidad y con habitantes de mayor data. En segundo lugar, el área asociada a la villa 31 bis, que surge al SO de la autopista Illia en 1994. En tercer lugar, las tomas recientes de la década de 2000, localizadas en los bordes de este último sector. Estas dos últimas áreas, pero sobre todo la última, explican gran parte del crecimiento de la villa en su conjunto en los últimos años. Estas cuestiones llevan a preguntarse sobre la complejidad y las diferencias en las movilidades que puede revestir la villa en su interior.

En el marco del planteo teórico elaborado, ¿qué lineamientos metodológicos se pueden anticipar?

Se puede pensar que hay tres momentos necesarios para la consecución de los objetivos. En un primer momento, se debe hacer una reconstrucción de la dinámica y de la organización espacial de la villa, cuestión que se podría desagregar en tres elementos: la organización espacial general, distinguiendo las tres áreas señaladas y la reconstrucción del sistema de circulación general de la urbanización. El segundo elemento se refiere a la caracterización sociodemográfica de la villa. En tercer lugar, pensamos que es importante la reconstrucción de las intervenciones públicas en la villa, como elemento central de su dinámica espacial.

En el segundo momento se pretende realizar el trabajo con las fuentes primarias, en tanto elemento central de la reconstrucción de la movilidad de los habitantes de la villa. Debido a la complejidad ya señalada del concepto de movilidad, se puede pensar que este momento requiere de una metodología del tipo cuanti-cualitativa en dos etapas. La primera se va a abocar a la realización de entrevistas en profundidad en las tres áreas de la villa, hasta la saturación teórica. El objetivo de

esta etapa exploratoria será diagramar la encuesta que se realizará en la segunda etapa. Esta segunda instancia, cuantitativa, y estructurada en torno a la encuesta, permitirá recoger información generalizable tanto sobre movilidad como sobre estrategias habitacionales. En las dos etapas se buscará reconstruir la movilidad tanto intra-villa como extra-villa.

Un tercer momento está relacionado con la puesta en relación de los resultados del procesamiento de las encuestas y la comparación de las formas de movilidad. El eje de esta instancia será pensar la vinculación entre movilidad y las estrategias habitacionales.

Conclusiones

El tipo de trabajo que se presenta en esta exposición supone adentrarse en un campo que resulta novedoso en el campo local y en los estudios urbanos sobre Buenos Aires, que es el de la movilidad en su vinculación con la producción de las villas. Por otro lado, también resulta novedoso en términos del tipo de información que se pretende reconstruir, ya que no existen datos producidos sobre movilidad, en los términos aquí planteados, para villas de la Ciudad, y en particular para la villa de Retiro. En este sentido, el trabajo propuesto es del tipo exploratorio.

Como se ve, el abordaje de las cuestiones subjetivas e individuales de la movilidad, y la búsqueda de relaciones con el problema de la producción de la producción del espacio urbano, requieren de un trabajo previo del tipo cualitativo. En concreto, en relación a la movilidad, esto supone recurrir a entrevistas semiestructuradas y en profundidad con habitantes que permita poder generar variables que apunten hacia los problemas de las capacidades, obstáculos, motivaciones, así como otros aspectos más generales como recursos, estrategias, entre otros. El carácter cualitativo de las técnicas asociadas a la reconstrucción de la movilidad es particularmente resaltado por Gutiérrez (2009). Es decir, no se resuelve un trabajo exploratorio de este tipo simplemente con la producción de una encuesta en escala dada a priori.

Creemos finalmente que esta propuesta puede ayudar a seguir problematizando la relación entre espacio y movilidad, y espacio y relaciones sociales en particular, de crucial importancia en los estudios urbanos y en las ciencias sociales en general.

Bibliografía citada

ABRAMO, Pedro (2003). “La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal”. Rio de Janeiro; IPPUR-UFRJ.

_____ (2008). “El mercado del suelo informal en favelas y la movilidad residencial de los pobres en las grandes metrópolis: un objeto de estudio para América Latina”. En revista Territorios No. 18-19. Enero-diciembre. Universidad de los Andes, Colombia.

ARROYO M. Sol y Valeria MUTUBERRÍA LAZARINI (2007). “Experiencias de producción del hábitat popular en la Ciudad de Buenos Aires y Gran Buenos Aires: Una aproximación desde la Economía Social”. Los Polvorines; UNGS. Maestría de Economía Social.

BLANCO, Jorge (2002). *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: el Acceso Norte ramal Pilar*. Buenos Aires; Mimeo.

_____(2007). “Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico” en Fernández Caso, M. Victoria y Raquel Gurevich (coord.). *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza*. Buenos Aires; Biblos.

BOURDIEU, Pierre (2010). *Las estructuras sociales de la economía*. Buenos Aires; Manantial. [2000].

CLICHEVSKY, Nora (2003). “Territorios en pugna: las villas de Buenos Aires”. En Ciudad y Territorio: Estudios territoriales; No. 35 (136-137); Pp. 347-374. Madrid; Ministerio de Vivienda.

CASTELLS, Manuel (1974). *La cuestión urbana*. Madrid; Siglo XXI. [1972].

CRAVINO, M. Cristina (2006). *Las villas de la ciudad*. Los Polvorines; Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS).

_____(Ed.) (2007). *Resistiendo en los barrios*. Los Polvorines; UNGS.

_____(2008). *Vivir en la Villa.* Los Polvorines; UNGS.

_____(2009a). *Entre el arraigo y el desalojo. La Villa 31 de Retiro. Derecho a la ciudad, capital inmobiliario y gestión urbana*. Los Polvorines; UNGS. 240 pp.

_____(2009b). “Relaciones entre el mercado inmobiliario y las redes sociales en asentamientos consolidados del Área Metropolitana de Buenos Aires”. En Pírez, Pedro (ed.). *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito; OLACCHI.

DE LA TORRE, Lidia (1983). “La ciudad residual”. En ROMERO, J. L. y L. A. ROMERO (dir.). *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos.* Tomo II. Buenos Aires; Editorial Abril.

DESJEUX, Dominique; Sophie ALAMI y Daphné MALAT (2006). “Les sens anthropologiques de la mobilité ou la mobilité comme brouilleur des bornes de la ville”. En BONNET, Michel y Patrice AUBERTEL. *La ville aux limites de la mobilité*. Paris; Presses Universitaires de France.

DUHAU, Emilio y Ángela GIGLIA (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México; Siglo XXI; Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

FERNANDES, Edésio (2002). “The influence of de Soto’s The Mystery of Capital”. En Land Lines. Vol. 14. Nº 1. Enero. Washington.

_____(2008). “Consideraciones generales sobre las políticas públicas de regularización de asentamientos informales en América Latina”. En Revista EURE. Vol. 34. Nº 102. pp. 25-38. Santiago de Chile. Agosto.

DI VIRGILIO, M. Mercedes; M. Soledad ARQUEROS MEJICA y Tomás GUEVARA (2010). “Veinte años no es nada. Procesos de regularización de villas y asentamientos informales en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. Ponencia presentada en el XI Coloquio Internacional de Geocrítica. Buenos Aires. 2 al 7 de mayo.

GUTIÉRREZ, Andrea (2005). “Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires”. En BRASILEIRO, A., O. LIMA ONETO y M. L. MAIA (eds.). *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2005.* pp. 56-67. Río de Janeiro; ANPET.

_____(2009). “Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. Actas XV CLATPU. Buenos Aires.

GUTIÉRREZ, Andrea y Diego MINUTO (2007). “Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable”. XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, PET-COPPE / UFRJ, ANPET, Río de Janeiro. Temática Transporte y Exclusión social. Nº 366 (en CD ROM).

HAMOUNT, Antoine (2006). “Le droit a la mobilité: vers un cadre contractual renouvelé?”. En BONNET, Michel y Patrice AUBERTEL. *La ville aux limites de la mobilité*. Paris; Presses Universitaires de France.

HARVEY, David (1985). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid; Siglo XXI. [1973].

_____(2008). “The right to the city”. Conferencia en el Departamento de Geografía. Universidad de Lund. Suecia. Lund. 28 de mayo.

HERZER, Hilda; M. Mercedez DI VIRGILIO; M. Carla RODRÍGUEZ y Adriana REDONDO (2008). “¿Informalidad o informalidades? Hábitat popular e informalidades urbanas en áreas urbanas consolidadas (Ciudad de Buenos Aires)”. En Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales PAMPA. Nº 4.

JARAMILLO, Samuel E. (1999). “El papel del Mercado del suelo en la configuración de algunos rasgos socioespaciales de las ciudades latinoamericanas”. En Territorios. Nº 2. Bogotá; Universidad de los Andes.

_____(2008). “Reflexiones sobre la ‘informalidad’ fundiaria como peculiaridad de los mercados del suelo de las ciudades de América Latina”. En Territorios. . Nº 18-19. Bogotá; Universidad de los Andes

_____(2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá; Universidad de los Andes; Facultad de Economía; CEDE; Ediciones Unlandes. 2da. edición.

KRALICH, Susana (1993). “Accesibilidad Hogar–Trabajo en el Gran Buenos Aires. Un estudio de caso en el partido de La Matanza”. En Revista Territorio. N° 6. Buenos Aires; Instituto de Geografía; FFyL; UBA.

_____(2002). “La ecuación ‘más privado menos estatal’: quienes ganan y quienes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires”. En Eure. V. 28. Nº 84. Santiago; Septiembre de 2002.

_____(2009). “La accesibilidad en la ciudad dual. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En Revista Urbanística PVS. Periódico internacional de cultura y planificación urbanística en países en vías de desarrollo. Roma; Università de La Sapienza; Verano 2009. En CDROM.

LE BRETON, Henri (2002a). “La mobilité quotidienne dans la vie precaire”. Synthèse. Note de recherche pour L’Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot- Citroën et Abeille Aide et Entraide. En internet: http://www.ville-en-mouvement.com/articles.htm.

_____(2002b). “Les raisons de l’assignation territoriale. Quelques éléments d’appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées”. En internet: http://www.ville-en-mouvement.com/articles.htm.

_____(2006). “Homo mobilis”. En BONNET, Michel y Patrice AUBERTEL. *La ville aux limites de la mobilité*. Paris; Presses Universitaires de France.

LEFEBVRE, Henri (2009a). La production de l'espace. París; Economica-Anthropos. [1974]

_____(2009b). Le droit *à la ville: vers la sociologie de l'urbain*. París; Economica-Anthropos. [1968]

LÉVY, Jacques (2000). "Les Nouveaux Espaces de la Mobilité". En BONNET, M. y D. DESJEUX *Les Territoires de la Mobilité*. Paris; Presses Universitaires de France.

MARCUSE, Peter (2004), "Enclaves sí, guetos no: la segregación y el Estado". En Revista de Estudios Regionales y Urbanos – Espacios y debates No. 45 Segregaciones urbanas. Sao Paulo.

MIRALLES, Carme (2002a). "La movilidad cotidiana". *Ciudad y territorio.* Barcelona; Ariel.

_____(2002b). "Transporte y territorio urbano. Del paradigma de la causalidad al de la dialéctica". En Documents d'Anàlisi Geogràfica. Nº 41. Barcelona; UAB.

OSZLAK, Oscar (1991). *Merecer la ciudad*. Buenos Aires; CEDES- HUMANITAS.

PRÉTECEILLE, Edmond (2004), "La construcción social de la segregación urbana: convergencias y divergencias". En Revista de Estudios Regionales y Urbanos – Espacios y debates No. 45 Segregaciones urbanas. Sao Paulo.

QUEIROLO, Nélida I. (2003). "Análisis espacial de la movilidad por trabajo en la Ciudad de Buenos Aires: cambios y permanencias: 1970-2002". Buenos Aires; Instituto de Geografía; FfyL; UBA.

RATIER, Hugo E. (1971). "Villeros y villas miseria". En La Historia Popular. Vida y milagros de nuestro pueblo. Nº 60. Buenos Aires; Centro Editor de América Latina.

SALERNO, Bruno (2010). "Vivir sobre las vías del tren. La producción del espacio villero en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El caso de la Villa de Retiro y la Toma de la manzana 106". Tesis de Licenciatura inédita. Buenos Aires; UBA; Facultad de Filosofía y Letras.

SMOLKA, Martim. (2003). "Informality, Urban Poverty and Land Market Prices". En Land Lines. Vo. 15, Nº 1. Enero. Washington.

TOKMAN, Victor E. (1987). "El imperativo de actuar. El sector informal hoy". En Revista Nueva Sociedad. Nº 90. Julio-agosto. Caracas.

TORRES, Horacio A. (1993). "El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)". Serie Difusión; Nº. 3. Buenos Aires; FADU. UBA.

VERBITSKY, Bernardo. (1964). “Villamiseria en Buenos Aires”. En Cuadernos; Nº. 89. París; pp. 33-48.

WACQUANT, Loïc (2007). *Los condenados de la Ciudad*. Gueto, periferias y Estado. Buenos Aires; Siglo XXI. [2006].

YUJNOVSKY, Oscar. (1983). “Del conventillo a la villa miseria”. En ROMERO, J. L. y L. A. ROMERO (dir*.); Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*; Tomo II. Buenos Aires; Editorial Abril.

ZICCARDI, Alicia. (1977). *Políticas de vivienda y movimientos urbanos. El caso de Buenos Aires (1963-1973)*. Buenos Aires; Mimeo.

[1] La discusión sobre el concepto de segregación excede el espacio de este trabajo. Se puede consultar, al respecto, Marcuse (2004) y Préteceille (2004).

[2] La idea central del Derecho a la Ciudad, trabajada originalmente por Lefebvre en 1968 (2009b) es resaltar el valor de uso de la ciudad, en contra del carácter de valor de cambio que le asigna el capital, donde el espacio urbano es un momento central en su reproducción (Harvey, 2008). En el campo local, Oszlak (1991) es un exponente principal de esta corriente.

[3] Cravino (2009b) sitúa como uno de los componentes necesarios para la formación de asentamientos informales la existencia o llegada de población de bajos ingresos.

[4] Según Cravino (2006: 144-145), los mercados inmobiliarios informales surgen en Buenos Aires debido al proceso generalizado de empobrecimiento de los sectores populares combinado con un agotamiento de la tierra disponible para ocupar, en el marco de la fuerte movilidad residencial propia de las grandes ciudades capitalistas.

[5] Sobre la base de las fotografías aéreas de Google Earth, a abril de 2010, se pudo estimar que la superficie de la villa de Retiro era de aproximadamente 35 hectáreas.