

Movilidades urbanas y desigualdad espacial: una contribución para su estudio en San Carlos de Bariloche (Argentina)

Medina, Víctor Damián

Movilidades urbanas y desigualdad espacial: una contribución para su estudio en San Carlos de Bariloche (Argentina)

Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 71, 2019

Universidad de Alicante, España

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17664420007>

DOI: <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.71.07>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional.

Artículos

Movilidades urbanas y desigualdad espacial: una contribución para su estudio en San Carlos de Bariloche (Argentina)

Urban mobilities and spatial inequality: a contribution to their study in San Carlos de Bariloche (Argentina)

Víctor Damián Medina damianviktor@yahoo.com.ar
Universidad Nacional de Río Negro, Argentina

Resumen: Este artículo tiene como objetivo estudiar una de las manifestaciones de la desigualdad espacial en San Carlos de Bariloche. Partiendo de dos áreas geográficas social y económicamente heterogéneas, una vinculada al centro turístico local y otra a los sectores populares “del alto”, se analizan las movilidades urbanas de los vecinos de dos barrios localizados en ellas: el barrio Belgrano y El Frutillar. Para ello se utiliza el concepto de motilidad a fin de evaluar sus capacidades de movilidad, esto es, sus movilidades potenciales, indagando en sus trayectos cotidianos. El corpus se compone, fundamentalmente, de entrevistas en profundidad realizadas en ocho hogares de estos barrios. Se concluye que la capacidad de moverse es menor entre los habitantes de El Frutillar, lo que en términos concretos reduce sus posibilidades de traslado y de apropiación de los espacios de la ciudad.

Palabras clave: San Carlos de Bariloche, movilidades, desigualdad espacial, motilidad, ciudades turísticas.

Abstract: This article examines spatial inequality in San Carlos de Bariloche in Argentina. Based on two geographical areas socially and economically heterogeneous, one linked to the local tourist centre and other to the popular sectors "del alto", the urban mobilities of the residents of two neighborhoods located in them are analyzed: the Belgrano neighborhood and El Frutillar. The concept of mobility is used to evaluate mobility capacities (and therefore, potential mobility) by investigating daily journeys. The corpus consists mainly of in-depth interviews conducted in eight homes in these neighbourhoods. It is concluded that the capacity to move is lower among the inhabitants of El Frutillar, and this reduces their possibilities for moving and appropriating spaces in the city.

Keywords: San Carlos de Bariloche, mobilities, spatial inequality, motility, tourist cities.

1. Introducción

1.1. Asimetrías urbanas en un destino turístico de montaña

San Carlos de Bariloche es un destino turístico de montaña de reconocimiento nacional e internacional ubicado en la Patagonia norte argentina. De bajas temperaturas y de disruptivas y elevadas pendientes, su ejido supera al de la capital del país, Buenos Aires, con poco más de 27.000 hectáreas distribuidas en una extensión cercana a los 40 kilómetros de largo por 9 de ancho (Figura 1).

Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 71, 2019

Universidad de Alicante, España

Recepción: 10/12/2018

Aprobación: 30/04/2019

Publicación: 17/06/2019

DOI: <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.71.07>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17664420007>

Financiamiento

Fuente: Consejo Nacional de Investigaciones Científica y Técnicas (CONICET)

Beneficiario: Víctor Damián Medina

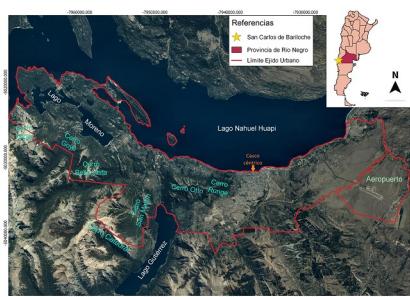


Figura 1
Localización de San Carlos de Bariloche

Fuente: Niembro, Guevara y Cavanagh en base a Instituto Geográfico Nacional (Imagen Satelital Bariloche 2 - SRC: EPSG:3857 - WGS 84 / Pseudo Mercator - Proyectado) (2019)

Fundada en 1902, la ciudad comenzó a expandirse territorialmente algunos años más tarde, cuando por intermedio del poder ejecutivo nacional y, particularmente, la creación de Parques Nacionales en los albores de la década de 1930, la promoción de la actividad turística se constituyó en política de Estado (Abaleron, 1992; Bessera, 2006). Con la llamada ‘industria sin chimeneas’ no solo se comenzó a producir y proveer la infraestructura y los servicios necesarios para convertirla en un centro turístico, sino que también se comenzaron a lotear muchas de las áreas que hoy forman parte de su ejido. Entre las décadas de 1940 y 1960 se fraccionó la mayor parte de las tierras localizadas en el área Oeste, donde el entorno natural y el paisaje típico que fundan su atracción son predominantes² (Figura 2).

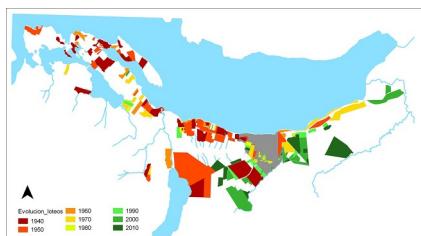


Figura 2
Loteos realizados en San Carlos de Bariloche (1940-2010)
Fuente: Secretaría de Desarrollo urbano del Municipio de San Carlos de Bariloche

A partir de allí se forjarían las principales tendencias de crecimiento que la caracterizan en la actualidad: suburbanas, difusas y de baja densidad poblacional. A pesar de que se idearon políticas de planeamiento para contener el crecimiento hacia el Oeste —fundamentalmente por los impactos ambientales que podría causar—, estas sucumbieron a sucesivas modificaciones normativas que facilitaron la ocupación en esa dirección (Medina, 2017). Tampoco se pudo detener el crecimiento de las barriadas populares hacia el Sur, zona sobre la que inicialmente se buscaba desalentar la producción de nuevos hábitats por sus desfavorables condiciones climáticas y ambientales (Figura 3).



Figura 3

Configuración urbana de San Carlos de Bariloche, 1981

Fuente: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) de Argentina. Elaboración propia

En simultáneo a estas dos direcciones de crecimiento, también comenzó a fraguarse la localización diferenciada de los grupos sociales en el territorio y la cristalización de incipientes asimetrías espaciales. La parte centro y Oeste de Bariloche—donde es más vistoso el atractivo paisajístico—, empezó a asociarse al sector que habitan los grupos sociales de medianos y altos recursos, mientras que el Sur, donde los inviernos son más crudos, y el viento y las nevadas más intensas, al hábitat de los barrios populares “del alto” (Vapnarsky, 1983). Actualmente no son pocos los libros y artículos que, refiriendo los procesos de crecimiento urbano, destacan la relación del entorno ambiental y paisajístico con la distribución de los grupos sociales en el territorio (Abaleron, 1992; Kropff, 2002; Méndez, 2010; Matossian, 2011; Medina, 2017; Sendyk, 2017). Algunos de ellos vinculan el impacto espacial que tuvo la valorización diferenciada del suelo con las tendencias de crecimiento disperso y las asimetrías locales (Medina, 2017), mientras que otros, más específicamente, identifican fenómenos de segregación (Matossian, 2011). Incluso analizan determinadas espacialidades hegemónicas relativas a cómo son identificados diversos espacios de la ciudad y las connotaciones sociales, económicas y culturales que entrañan (Sendyk, 2017).

Sin embargo, más allá de estas fronteras territoriales presentes en el imaginario colectivo y en no pocos libros y artículos académicos, no hay abordajes que prioricen, o al menos remitan, a las movilidades urbanas como un factor interviniente en la cristalización de estas desigualdades. Sobre todo considerando la centralidad que han adquirido los medios de locomoción motorizados, particularmente el transporte privado (se estima que circula un automóvil cada dos personas³), en tanto parte constitutiva de las formas sociales de habitar la ciudad (Zunino Singh, 2014). Si bien existen estudios realizados por consultoras privadas, estos se enfocan mayormente en aspectos físicos, relativos a la infraestructura y el ordenamiento vial, y en los servicios que provee, o podría proveer, el transporte público (oferta y demanda, costos, tarifas) (Mohana y Asociados, 2004; Ingeniería en Relevamientos Viales S. A. (IRV) y

Logística informática e Transportes Ltda. (LOGIT), 2014; Solivérez, 2014). No hay enfoques que describan y analicen desde la perspectiva de los usuarios —de estos y otros medios de transporte— cómo las capacidades de movilidad afectan su vida diaria. Cobra interés entonces la voz de los propios habitantes y sus experiencias móviles, ¿qué nos pueden decir aquellos que cotidianamente deben trasladarse para cumplir con sus distintas obligaciones, educativas, laborales y, por qué no, de esparcimiento?, ¿cuáles son los viajes que realizan, qué dificultades sobrellevan al transitar por la ciudad y qué clase de desigualdades pueden identificarse a partir de sus prácticas de viaje?

Considerando dos barrios social y económicamente contrapuestos, emplazados en el centro turístico y en la zona “del alto”, el barrio Belgrano y El Frutillar, el propósito de este artículo es indagar en las distintas capacidades de movilidad de sus habitantes considerando por un lado, las condiciones físicas y de infraestructura vial y los medios de transporte disponibles —en tanto favorecedores de la división de los espacios urbanos y el acceso a ellos—, pero también las distintas habilidades individuales que posibilitan (o no) esos accesos y sus formas de apropiación (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004). De tal modo, a fin de reconocer otras asimetrías espaciales en la ciudad, se postula como hipótesis que los vecinos de El Frutillar tienen una menor capacidad de movilidad que los vecinos del barrio Belgrano, lo cual no meramente acota sus posibilidades de traslado, restringiendo el uso y apropiación de los distintos espacios urbanos, sino que, en algunos casos, limita la satisfacción concreta de distintas necesidades cotidianas (laborales, educativas, recreativas y/o de aprovisionamiento).

1.2. El paradigma de las movilidades: breve estado de la cuestión

El estudio de las movilidades urbanas es un campo relativamente nuevo que, compuesto en su gran mayoría por investigaciones anglosajonas, remarca la singularidad de estas prácticas como formas de habitar la ciudad (Scheller y Urry, 2000; Cresswel, 2011; Merriman, 2014). Si bien la relevancia que han adquirido las movilidades en las ciudades responde al avance técnico de los medios de transporte modernos —en el que cobran trascendencia los impactos producidos por la invención del ferrocarril y el automóvil en los modos de viajar y, asociadas a ellos, las políticas de planeamiento y transporte que pueden ser desarrolladas para optimizar la circulación urbana (Vasconcellos, 2015)—, también son interrogadas como parte de esta área de estudio las tecnologías de la comunicación, en tanto y en cuanto permitieron modificar las nociones de espacio-tiempo y las maneras de experimentar las distancias físicas (Schivelbusch, 1986; Kaufmann, et al., 2004; Sheller y Urry, 2006). Aunque no se reducen enteramente a la Sociología y la Antropología, muchas de estas investigaciones abrevan en conceptos y estudios derivados de estas disciplinas al referir las prácticas sociales que caracterizan los modos de habitar y transitar por las ciudades modernas (Simmel, 1986; De Certeau, 2000; Augé, 2000; Sennet, 1997). Jensen (2009), por ejemplo, destaca la

importancia cultural que tienen las prácticas de movilidad en el espacio, donde el significado de los lugares en la ciudad está constituido tanto por sus propiedades morfológicas como por el recorrido que los agentes realizan en ella; en tanto, Laurier, Lorimer, Brown, Jones y Juhlin (2008) refieren las prácticas concretas de socialización que se desarrollan entre los pasajeros durante los viajes en automóvil. Por otro lado, autores latinoamericanos han investigado las relaciones sociales que se forjan en determinados transportes públicos como autobuses, tranvías y trenes, y la carga simbólica que entraña su uso (Muñoz, 2013; Zunino Singh, 2014; Errázuriz, 2014). Alternativamente, también han sido señalados los efectos contraproducentes generados por la masificación del automóvil como transporte privado (Kreimer, 2006).

Pero además, el tipo de transporte utilizado se ha vinculado estrechamente a condiciones de desigualdad. Pérez (2014), por ejemplo, señala que el viaje en determinados transportes públicos responde a movilidades que afectan a los grupos sociales de más bajos ingresos, desalentando otros usos ajenos a los estrictamente laborales. Blanco, Bossoer y Apaolaza (2014) señalan asimismo cómo ciertas prácticas de movilidad vinculadas al perfil social de los usuarios de distintos medios de transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires conllevan diferentes formas de apropiación material y simbólica del territorio. Otras asimetrías también son referidas por Pérez Negrete (2015) en México, al señalar cómo desde la planificación urbana y la realización de determinadas obras de infraestructura vial se favorecen algunas formas de transporte privado por sobre otras. En este marco es que la inmovilidad suele asociarse a la desigualdad, en tanto y en cuanto remite a distintas variables de acceso, entre ellas la posesión de un automóvil y la oferta de transporte público, que tenderían a limitar, estancar o reducir los desplazamientos (Miglierina y Pereyra Iraola, 2018). Por su lado, Hercé (2009) apunta que las movilidades se vinculan a las condiciones socioeconómicas, referidas a las capacidades físicas y económicas de los individuos, pero también a variables como el género, que definirían en buena medida dichos desplazamientos.⁴ Finalmente, otros estudios destacan las asociaciones que existen entre las movilidades urbanas y algunas características espaciales de las ciudades —ocupación expansiva de áreas periféricas, redistribución de población y actividades en centros secundarios— en tanto fenómenos asociados a la polarización y segregación espacial (Jirón, Lange y Bertrand, 2010).

Sin embargo, estas cuestiones no suelen analizarse apelando a nociones que refieran a las capacidades de movilidad de los agentes analizados en tanto ejes estructurantes de los potenciales desplazamientos y de las desigualdades observadas. Al margen de la operacionalización del concepto de motilidad, realizado por Flamm y Kaufmann (2006) para estudios de movilidad de índole cualitativa, no hay abordajes que propongan investigaciones empíricas concretas (más allá de las citas obligadas en revisiones bibliográficas). Y menos aún que consideren su aplicación en ciudades cuyo entorno ambiental y físico pueden significar serios condicionantes para el desplazamiento diario.

2. Metodología

2.1. Abordaje conceptual

Teniendo en cuenta que el entorno natural medió en el crecimiento urbano de Bariloche —visiblemente a lo largo de su franja costera— y en la localización de los distintos grupos sociales (Abalerón, 1992; Medina, 2017), cabe considerar el rol sustantivo que pudieron haber tenido los medios de locomoción modernos en la reducción de los tiempos de traslado (Schivelbusch, 1986; Sheller y Urry, 2006)⁵. Mas su relevancia es destacable sobre todo por las singulares características topográficas y climáticas de esta localidad andina y, en tal sentido, por la comodidad diferencial que brindan por sobre los desplazamientos pedestres.

Esta capacidad de traslado que ofrece el avance técnico, permite, a su vez, entender la movilidad como relación y como práctica social que “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” (Blanco, Bosser y Apaolaza, 2014, p. 3). Tomando en cuenta esto último es conveniente distinguir entre transporte y movilidad: si bien ambos refieren al desplazamiento territorial de personas y bienes (Gutiérrez, 2012), la movilidad constituye una práctica social, o performance según Gutiérrez (2012), que utiliza el medio de transporte como elemento de desplazamiento físico pero que no es reductible a él. De tal forma, el objeto de interés son las prácticas y los modos de desplazamiento sin que tales impliquen necesariamente la concreción del viaje y, menos aún, su canalización exclusiva por medios de transporte motorizados (Avellaneda y Lazo, 2011). Más bien, la movilidad como práctica social supone la reiteración frecuente de comportamientos grupales “que definen un patrón, pauta o modelo, conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado” (Gutiérrez, 2012, p. 65) donde se incluyen los viajes realizados en determinado espacio físico, pero también los realizables y los concebidos que no se materializan (Gutiérrez, 2012). Las necesidades de desplazamiento implican un contexto subjetivo de sentido que no se resuelve por la llegada a un lugar “en sí”, sino por lo que cada lugar significa para la vida cotidiana de los agentes, es decir, las actividades que logran concretar en cada lugar al que acceden (Gutiérrez, 2012), como trabajar, educarse y disfrutar de los tiempos de ocio, entre otras.

Llegados a este punto, vale traer a colación las diferentes capacidades de movilidad, o motilidad, que poseen los agentes para trasladarse entre los distintos espacios urbanos, incluyendo también la capacidad de evitar hacer estos trasladados (Kaufmann, et al., 2004; Ohnmacht, Maksim y Bergman, 2009). De acuerdo a Kaufmann, et al., (2004) —quienes reintroducen el término de reconocido uso en las ciencias biológicas en el campo de las movilidades—⁶ la motilidad es el capital de movilidad que define la capacidad real o potencial de “moverse en el espacio social y geográfico”, formando parte también de estas capacidades “la opción de la no acción” (p. 7). Sumariamente, la motilidad toma forma en la

diversidad de opciones que potencialmente pueden disponerse, aunque no necesariamente concretarse, y derivar, o no, en diferentes tipos de desplazamientos. De allí que los factores que hacen al potencial de movilidad no se reduzcan a los transportes y sus avances técnicos sino que también incluyan a los sistemas de telecomunicaciones (Flamm y Kaufmann, 2006), que evitan muchas veces el desplazamiento físico. Así es cómo la posibilidad de elegir permanecer en un lugar físico puede referir más a una gestión descentralizada de la movilidad que a la ausencia total de ella (Kesselring, 2006), y en tal caso un factor interviniente en la mayor (o menor) capacidad de movilidad de los agentes. En este orden, la motilidad o el capital de movilidad comporta tres aspectos, el acceso, la competencia y la apropiación, en torno a los cuales puede ser discernida, conformando una síntesis indisociable (Kaufmann y Widmer, 2006), la capacidad real o potencial de moverse. El acceso refiere a los límites a la movilidad que supone el lugar, el tiempo y otras restricciones de orden contextual, donde las condiciones económicas cobran importancia, sobre todo en sociedades altamente desiguales (Kaufmann, et al., 2004; Blanco, et al., 2014). Las restricciones al acceso se relacionan con las opciones en materia de infraestructura, medios de transporte y comunicaciones disponibles (que canalizarían la circulación en determinado momento), y las condiciones que suponen los costos específicos de estas opciones. Por otro lado, la competencia hace referencia a las habilidades particulares relativas a las capacidades físicas de los individuos, como las derivadas de su edad (etarias), y las capacidades adquiridas —conocimiento del terreno y redes de transporte, verbigracia— y organizacionales, las cuales se vinculan a la planificación y sincronización de actividades inherentes al traslado. Finalmente, la apropiación, como último aspecto que define al capital de movilidad, alude “a cómo los agentes (incluidos individuos, grupos, redes o Instituciones) interpretan y actúan sobre el acceso percibido o real y sus habilidades” (Kaufmann, et al., 2004, p. 750), esto es, cómo son comprendidos y experimentados los viajes y los espacios a los cuales acceden reconociendo las opciones adecuadas y las decisiones que deben adoptarse, en las que interceden los hábitos y los planes de recorrido. Esto habilita abordar no solo la clase de vínculos relationales que las personas establecen con los diferentes espacios de la ciudad (Hannerz, 1993), sino también los patrones de desigualdad que reproducen las movilidades urbanas (Ohnmacht, et al., 2009).

2.2. *Método empleado*

La investigación tiene un enfoque cualitativo y basado predominantemente en la entrevista en profundidad como técnica de análisis. Primeramente se utilizan fuentes secundarias relativas a las circunstancias y el contexto histórico que concurrieron en la configuración del tejido urbano de la ciudad y sus principales conectores viales, fundamentalmente bibliografía local, documentos públicos y mapas y fotografías aéreas. En segundo lugar, a fin de lograr una descripción más densa (Geertz, 1987) de las movilidades, se emplean

datos provistos por entrevistas realizadas en ocho hogares. Si bien las mismas se basan en relatos de recorridos de cuatro mujeres y cuatro varones mayores de 18 años, el universo de significado de sus prácticas cotidianas atraviesa a todo el hogar, en tanto y en cuanto pueden ser modeladas por la estructura y dinámica familiar (Kaufmann y Widmer, 2006), razón por la cual también son captadas las experiencias de viaje del conjunto de sus integrantes. Esto permite contar con más casos y prácticas de viaje en cada barrio, aumentando el registro empírico, sin por ello prescindir de los detalles y el relieve analítico que proporciona el abordaje cualitativo, sobre todo si se quiere conocer el efecto que dichas prácticas producen en distintos ámbitos de la vida social en la ciudad (Hannerz, 1993; Perez Negrete, 2015; Chaves, et. al., 2017). Teniendo en cuenta que en las entrevistas la representatividad muestral no se define de manera fija, sino por saturación de regularidades (Chaves y Segura, 2018), la intención fue develar inductivamente los pormenores inherentes a las prácticas de viaje (Gutiérrez, 2012); las intenciones y motivaciones que le dan sentido desde el punto de vista de los propios protagonistas —los vecinos—, y en una escala nativa, abierta y detenida que en una encuesta o análisis de medios de transporte no podrían ser discernibles. Por este motivo, se decidió hacer uso de un criterio muy elemental de selección y cumplimiento de cuotas, por sexo y edad, a fin de abarcar la mayor heterogeneidad intrabarial posible. A los entrevistados se los localizó de dos maneras: a partir de una encuesta local que se había realizado en uno de los barrios y utilizando la denominada técnica de bola de nieve, con información brindada por informantes clave y otros contactos (incluidos los propios vecinos). Las preguntas se orientaron a descubrir los tipos de desplazamiento predominantes (laborales, educativos, de salud y/o de ocio), quienes los realizan y qué medios de transporte utilizan frecuentemente, los problemas de circulación que observan en la ciudad —sobre todo aquellos que los afectan particularmente—, así como la distancia y el tiempo que suelen emplear en sus trayectos. En esta dirección, se observan también las condiciones que involucran a los viajes no realizados, tanto los potenciales que son concebidos como aquellos que no figuran como parte de la planificación de sus vidas cotidianas. De manera que contemplando las condiciones subjetivas de los agentes que deben realizar los viajes, esto es, los valores y deseos que motivan la necesidad de desplazamiento, pueden analizarse las capacidades de los agentes para realizarlos (o no) y en qué medida y bajo qué circunstancias.

3. Resultados

3.1. Crecimiento urbano e infraestructura vial de San Carlos de Bariloche

Con la fundación de San Carlos de Bariloche en 1902 se implantó, a pesar del relieve irregular y las pronunciadas pendientes, una traza divisional en damero —propio del llano pampeano y de muchas ciudades fundadas en esa época— que inicialmente abarcó las primeras cinco manzanas y la calle Mitre, a posteriori principal arteria turística y comercial de la ciudad.

Luego de este primer trazado, que ulteriormente fue ampliado, no hubo demasiados cambios en cuanto a infraestructura y dotación de servicios. Si bien entre 1934 y 1944 se habían asfaltado las principales calles de la ciudad que corren en paralelo al lago, como la Avenida Costanera, Mitre, Moreno y Elflein (Plan de Ordenamiento Territorial [POT], 2010), a mediados de la década de 1970 la cobertura asfáltica hacia el Sur cubría solo hasta la calle Tiscornia, esto es, no más del 20% del total (Suárez, 1977). Esto es importante mencionarlo, pues en la actualidad son muchas las calles de la ciudad que todavía no han sido asfaltadas, incluso muchas situadas en el casco céntrico o en sus inmediaciones, correspondiéndose también a la falta de veredas y otras carencias de infraestructura.

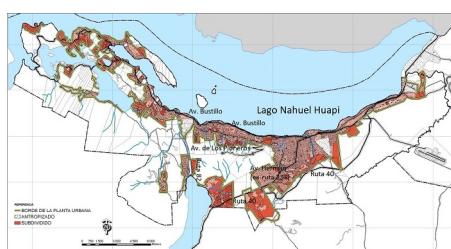


Figura 4

Principales conectores viales de San Carlos de Bariloche, 2010

Fuente: Secretaría de Desarrollo urbano del Municipio de San Carlos de Bariloche. Elaboración propia

Subsiguientemente, para entender la extensión territorial que acabó teniendo, debe mencionarse la existencia temprana de los conectores viales que vinculan a Bariloche con el exterior, y que constituyen los ejes troncales que atraviesan su ejido, puesto que en conjunto permiten la interrelación con otros caminos y el acceso a distintos puntos de la ciudad. Deben señalarse en consecuencia la Avenida Bustillo (ex ruta nacional 237), el camino por el faldeo del cerro Otto a través de la ruta provincial 82 (ex ruta nacional 253), la actual Avenida Juan Herman (ex ruta nacional 258) y la ruta nacional 40 que, dirigiéndose hacia a El Bolsón, atraviesa la ciudad por la Avenida Circunvalación (Figura 4).

De estos cuatro conectores, dos de los cuales comportan vías de entrada y salida a la ciudad, la Avenida Bustillo —trazada entre los años 1937 y 1940 (cuando se inauguró su pavimentación)— es la que representa arquetípicamente el sentido centro-oeste que históricamente tuvo el crecimiento urbano local. Junto a la Avenida de Los Pioneros, que corre en forma paralela un poco más al Sur, constituyen las dos arterias principales que atraviesan longitudinalmente a la ciudad, y que permiten a su vez alcanzar los sitios turísticos localizados al Oeste. Ambas Avenidas conectan, por ejemplo, con el cerro Catedral y los paisajes y el entorno boscoso ubicados, sobre todo, en “Círculo chico”, a poco más de 20 kilómetros del casco céntrico. Por la centralidad que estas avenidas tuvieron para el desarrollo de la actividad turística, fueron parte de las primeras arterias en ser asfaltadas (Suárez, 1977).

A este respecto, si se toma el estudio realizado en el marco del POT (2010) y se analiza de manera conjunta la expansión urbana de la ciudad y las principales vías de comunicación, puede afirmarse que la trama vial se orientó principalmente a satisfacer la circulación vehicular y el recorrido

de grandes distancias territoriales como las que, por ejemplo, vinculan al centro con los “kilómetros”⁷ (no deja de ser sintomático que una ruta nacional, como originariamente fue la Avenida Bustillo, se convirtiera en un conector local). Como complemento debe agregarse que el hecho de que muchas de las calles interiores al ejido sean de ripio y de compleja circulación también contribuye a que los ejes viales de esta trama orienten buena parte de los recorridos diarios de la población.

Esto ha llevado a que estas arterias establezcan las prioridades y las limitaciones del tráfico vehicular y el transporte público de pasajeros, definiendo también las obras de infraestructura necesarias para el mantenimiento vial (POT, 2010). De hecho, según el POT citado, la mayor parte de los caminos pavimentados, aparte de las avenidas Pioneros y Bustillo y las rutas nacionales y provinciales, corresponden al Centro Urbano Norte y, en mucho menor medida, con caminos más maltrechos, al Centro Urbano Sur (POT, 2010). En tanto, en otros sitios de la ciudad también es baja la proporción de caminos asfaltados, incluso hacia el Oeste del ejido, entre los primeros kilómetros, donde tendió a crecer la ciudad. Hacia 2010 solo el 24% de los conectores viales estaba pavimentado, incluyendo la Avenida de la circunvalación inaugurada en 2006, y la mayoría correspondía a rutas provinciales y nacionales (Tabla 1).

Tabla 1
Conejadores viales y cobertura asfáltica de San Carlos de Bariloche, 2010

RED VIAL	Centro Urbano Norte	Centro Urbano Sur	km 1 al km 8		Resto del ejido	
Calles Pavimentadas	57 km	48%	8 km	15%	4 km	4%
Ruta Pavimentada	3 km	3%	1 km	2%	13 km	13%
Calle Ripio	58 km	49%	44 km	83%	80 km	82%
Ruta Ripio	0 km	0%	0 km	0%	0 km	0%
Total	118 km	100%	53 km	100%	97 km	100%

Fuente: Plan de ordenamiento territorial (POT) de San Carlos de Bariloche

En los últimos años, las obras viales realizadas por el Municipio se han focalizado más en repavimentar y reparar calles existentes en avanzado estado de deterioro, y/o cubiertas de baches, que en asfaltar nuevos conectores. De manera que si bien desde 2010 aumentó la cantidad de calles pavimentadas —sobre todo en el Centro Urbano Sur—, no sumaron una cantidad considerable como para que pudiera variar la proporción registrada en el POT de 2010⁸ (Figura 5).



Figura 5

Red vial asfaltada de San Carlos de Bariloche, 2019

Fuente: Secretaría de Desarrollo urbano del Municipio de San Carlos de Bariloche

3.2. Medios de traslado público y privado

Más allá de la presencia esporádica de motos y algunas pocas bicicletas (sobre todo durante la temporada estival), el transporte privado predominante en San Carlos de Bariloche es el automóvil. Esto ha sido destacado también por algunos estudios de consultoría (IRV y LOGIT, 2014), señalando no solo el crecimiento notorio que tuvo el parque automotor en los últimos años, sobre todo en temporada de verano —de mayor afluencia de turistas con autos—, sino también las dificultades de tránsito. Además, dicho estudio enumera otros problemas, como la deteriorada infraestructura vial, la poca proporción de calles pavimentadas y la polarización geográfica de actividades y la congestión vehicular en la Avenida Bustillo y la Avenida de Los Pioneros, además de la superposición de recorridos del transporte público, su desconexión y la insuficiente frecuencia en algunas líneas. Por otro lado, también son señaladas las condiciones físicas y climáticas inherentes a Bariloche, como los accidentes topográficos, nevadas, heladas y/o lluvias torrenciales, que dificultan la conectividad y tornan peligrosos los trasladados.

Asimismo, estas condiciones climáticas, junto a la extensión territorial de la ciudad, permiten entender las dimensiones del parque automotor local y la importancia de poseer un automóvil. Por este mismo motivo también adquiere relevancia la oferta de transporte público para aquellos que no pueden utilizar un medio de transporte privado. En la ciudad se contabilizan un total de 21 las líneas de colectivos que transitan por su ejido. Con frecuencias que oscilan entre 20 y 30 minutos en cada parada, atraviesan distintas zonas y barrios —mayormente la parte Oeste y Sur—, aunque sus recorridos terminan coincidiendo en el casco céntrico (sin tener necesariamente ese destino), superpuestos y, en algunos casos, desconectados entre sí (Figura 6).

Debido en parte a la baja densidad poblacional y las extensas distancias de recorrido, sobre todo hacia el Oeste, el promedio de boletos vendidos históricamente ha sido bajo comparado a otras localidades (Mohana y Asociados, 2004; Solivérez, 2014), lo cual ha dado argumentos permanentes a las empresas concesionarias para justificar las frecuencias espaciadas y el alto precio del boleto⁹, aún en las líneas de recorridos

más cortos. Cabe acotar, sin embargo, que el precio establecido también depende de condiciones ajena a la ciudad. Si bien la concesión para transitar es una potestad del Municipio de San Carlos de Bariloche, quien define en última instancia la o las empresas que prestarán el servicio y, en jornadas de audiencia pública, la tarifa resultante, en la práctica intervienen otras variables que relativizan en cierta forma las decisiones locales. Al margen de la preponderancia que suelen conquistar las posiciones empresariales, también pesa gravemente, ante las limitaciones del presupuesto municipal, la política de subsidios para con el transporte público que asuman (o no) los gobiernos de los Estados nacional y provincial. Es de esperar que en un contexto como el actual, de achicamiento del gasto público en estos niveles de gobierno, las tarifas de transporte público se tornen cada vez más onerosas y restrictivas para la mayoría de la población.



Figura 6

Red de transporte público de San Carlos de Bariloche

Fuente: Secretaría de Desarrollo urbano del Municipio de San Carlos de Bariloche

3.3. La movilidad en los barrios El Frutillar y Belgrano

El Frutillar forma parte del conjunto de los barrios “del alto”, coloquialmente así conocidos por estar emplazados a 800 metros sobre el nivel del mar, al Sur de la ciudad. En conjunto, esta área concentra buena parte de los barrios más pobres (Matossian, 2010) que asoman distantes del escenario turístico y la vista al lago del centro y los “kilómetros”. Carentes históricamente de infraestructura y equipamiento urbano, representan la localización oculta de la pobreza en el espacio. Dentro de los barrios que allí se ubican, El Frutillar, situado a una distancia de entre 4,5 y 8 kilómetros al sudoeste del casco céntrico, ha significado originariamente una opción de acceso a la tierra y vivienda para buena parte de la población de escasos recursos, sobre todo a partir de la década de 1980. El hecho de haber tenido indicadores urbanísticos muy restrictivos, y estar localizado en un ambiente climáticamente desfavorable para el uso habitacional, propició que el valor de su suelo fuese mucho más barato que en otros barrios. Asimismo, muchos de sus pobladores pudieron acceder a la tierra gracias al pago de lotes en moneda nacional y financiados en cuotas, algo que en los últimos años se ha tornado cada vez menos frecuente (Kropff, 2002). En el barrio hay edificaciones del más diverso tipo, de distinto tamaño y de variadas

capacidades presupuestarias, no obstante, la mayor parte de las casas son edificaciones modestas y algunas muy precarias: muchas son de material, pero también se pueden observar algunas casas hechas con madera. Las calles son de tierra y, en general, planas, contradiciendo a buena parte de la topografía de la ciudad. A pesar de que en los últimos años comenzó a contar con más servicios urbanos como, por ejemplo, la extensión de la red de gas y la cloacal —convirtiéndose en una opción residencial para otros grupos sociales (Medina, 2018)—, subsisten condiciones de precariedad en términos de infraestructura, que comparte con otros barrios “del alto”, entre las cuales pueden mencionarse las vinculadas al ingreso peatonal al transporte público por faltas de veredas y refugios (IRV y LOGIT, 2014) y la carencia casi total de calles asfaltadas.

Por otro lado, el barrio Belgrano comprende un área residencial habitada por sectores medios y medios altos de la ciudad que, aunque se encuentra contigua al casco céntrico (a no más de 1,5 kilómetros en su mayor lejanía) —formando parte del centro turístico—, constituye también un lugar fronterizo entre éste y los barrios circundantes. A diferencia de El Frutillar y de, en general, la mayor parte de los barrios de Bariloche, no solo cuenta con la mayor parte de sus calles pavimentadas, sino también con todos los servicios públicos (agua, electricidad, gas, cloacas). Entre fines del siglo XIX y principios del XX se constituyó en lugar de arribo de muchas familias de origen alemán que utilizaban su ladera para labores de pastoreo y siembra de trigo (Méndez, 2010). Posteriormente el avance urbanizador terminó con este escenario bucólico, dando paso a una fisonomía más vinculada a un paisaje residencial de casas bajas de grandes dimensiones —de 1 o 2 plantas como máximo— y jardines espaciosos que permiten diferenciar el conjunto barrial del entorno más propiamente metropolitano del centro de la ciudad. En el último tiempo, sin embargo, el perfil residencial de casas bajas está cediendo paulatinamente su lugar a nuevas edificaciones en altura, producto del proceso de verticalización y densificación impulsado en los años 2000 (Medina, 2017) (Figura 7).



Figura 7
Ubicación del barrio Belgrano y El Frutillar en San Carlos de Bariloche
Fuente: Google earth. Elaboración propia

3.3.1. Circulando por “El Fruti”

Al salir de Bariloche rumbo a El Bolsón, tomando la Avenida Juan Herman (ex ruta 258) en dirección Sur, comienzan a avizorarse algunos de los barrios del alto asentados sobre la llamada “Pampa de Huenuleo”. En las inmediaciones aparece un puesto de policía, el último control de tránsito antes de continuar viaje y dos supermercados que proveen de mercadería a toda el área. Luego de este puesto, que coincide con el punto panorámico que permite observar el conjunto de estos barrios, se asoma, sobre el margen derecho, el primero de ellos, El Frutillar (Figura 8).



Figura 8

Avenida Juan Herman (ex-ruta 258) y barrio El Frutillar (derecha)
Fotografía del autor

Bajando la primera lomada que desemboca en la entrada al barrio, se observan depósitos, servicios informales de reparación de electrodomésticos y algunas viviendas y casillas aisladas, construidas o parcialmente edificadas. Éstas últimas, sobretodo, en clara dominancia al interior del barrio, conviven con terrenos vacíos que se interponen y conspiran contra toda contigüidad física. A diferencia de las calles de tierra, los límites que distinguen a las veredas tienden a ser difusos, confundiéndose en una transición inacabable con otros usos. Además de ser lugar de estacionamiento para autos y área de descanso para buena parte de los canes que deambulan, las inciertas veredas también son invadidas por arbustos y matorrales que obligan a evitarlas y caminar por la calzada (Figura 9).



Figura 9

Barrio El Frutillar de San Carlos de Bariloche
Fotografía del autor

A 200 metros de la Avenida, y en cercanías al corazón del barrio, reside Chuly, de 26 años. Ella convive con su marido, también de 26, y su hija de 7 años en una casa que les alquilan a los abuelos de este, sobre el mismo terreno en el que también tienen su vivienda sus suegros. El marido trabaja en atención al público en una farmacia y ella está buscando empleo. Durante el día se dedica a hacer tareas domésticas, como limpiar, ordenar

un poco la casa y hacer las compras del hogar; ocasionalmente también cocina tortas a pedido. En general, suelen trasladarse en transporte público: utilizan sobre todo la línea 61 de colectivos, que es la que se interna en el barrio, pero también otras que circulan por la Avenida Juan Herman. El marido es el que más se moviliza cuando tiene que ir al trabajo, puesto que realiza hasta cuatro recorridos diarios (siempre el mismo), regresando a su hogar cerca del mediodía y volviendo a salir por la tarde. Para adelantarse a probables atrasos o roturas de colectivos, se levanta 1 hora antes de partir para disponer de 20 minutos de espera. Más de 1 vez ha vuelto caminando con nieve y/o lloviendo porque el colectivo se rompe o viene atrasado: “cuando llega 23, 23.30 horas, sé que se vino caminando desde la farmacia, ja ja”, ríe Chuly, indicando que luego de las 21 horas el colectivo empieza a pasar cada media hora (y subrayando con malestar que en las horas pico “tenés que ver bien en que parada te vas a subir, sino tenés que esperar hasta que venga otro, porque tampoco ponen un refuerzo”). El devenir cotidiano de ella comprende el entrecruzamiento de más y diversos desplazamientos que los que realiza su marido —quién suele seguir un trayecto fijo, propios de un tipo de movilidad más bien lineal (Chaves, et. al., 2017)—, aunque en general suelen circunscribirse a la escolaridad de su hija y las compras del hogar. Chuly se levanta entre las 9.30 y 10 horas, y hasta el mediodía cocina y prepara a su hija para la escuela. Destaca que la suegra la puede llevar y traer en auto, pero hasta el año pasado viajaban en colectivo: debían almorzar rápido y salir 1 hora antes del horario de entrada al colegio porque el colectivo no las dejaba cerca y debían caminar. Durante la semana también lleva a su hija a hacer danzas árabes y folclore: “o sea que llega del colegio, toma algo, se cambia y enseguida salimos en colectivo para el centro”. Ella señala que por su condición de jóvenes afrontan mejor los imponentes del servicio de transporte, destacando la alternativa que tienen de caminar solo dos cuadras hasta la avenida-ruta —sobre todo cuando hay nieve y el colectivo reduce su recorrido—, aunque también lamenta no poder contar con más de una línea que entre al barrio durante la noche, ya que se torna más peligroso. Disponen de poco tiempo juntos en el hogar porque el marido suele llegar a última hora, y si bien tiene unas horas libres por la tarde, cuando hay reunión de padres este sigue de largo y no regresa hasta el anochecer. Los recorridos habituales de la familia engloban determinados espacios de la ciudad que responden a rutinas laborales, domésticas y escolares estructuradas en torno a horarios muy precisos, dejando apenas tiempo para otras actividades cuando por razones climáticas o deficitarias del propio servicio de transporte público deben dirigirse a pie. Esto también ocurre algunos fines de semana, ya que por el trabajo rotativo del marido no siempre pueden hacer actividades conjuntas. Y si lo hacen, visitan plazas o asisten a cumpleaños lo más cerca posible, por los tiempos y costos que les demandaría ir, ya que les implica, en algunos casos, tomarse al menos dos colectivos y/o recurrir a la disponibilidad de auto de uno de sus hermanos:

Por ejemplo, ahora me invitaron a Dina Huapi (una localidad ubicada a 15 km de Bariloche), y yo digo, ¿a qué hora tengo que salir si se quieren juntar a las 9?

A las 7 ya tengo que salir para ir a tomarme un colectivo al centro, y del centro llegar a Dina Huapi, ¡y hay que ver que parte de Dina Huapi después! Y a la vuelta, ¿en qué me vengo? Tengo que tomarme 1 taxi si o si, o sea medio sueldo para transportarme...más con lo que aumentó ahora el colectivo...es un presupuesto manejarse en colectivo, la verdad que sí [al momento de la entrevista el boleto costaba alrededor de \$16, casi 1 dólar].

Juan es otro de los entrevistados que, junto al resto de su familia, suele utilizar el transporte público aunque, a diferencia de Chuly, su uso se circunscribe a una única línea de colectivo, ya que viven en la parte más alejada de la avenida. Tiene 20 años y vive con su mamá y su hermana, de 56 y 18 años, respectivamente. Generalmente, realiza dos viajes diarios al trabajo (ida y vuelta), pero algunos días aumentan a cuatro porque asiste a la Universidad. Trabaja en un bar y debe llegar a las 19 horas, por lo que parte de su casa una hora antes para luego volver en remise alrededor de las 3 o 4 de la mañana. Los días de semana se dirige directamente al bar, pero como los sábados cursa por la mañana, y luego tiene que cumplir con sus obligaciones laborales, le resulta complicado tener que volver. Habitualmente toma el colectivo de la línea 61, pero a veces, durante los meses de mayor temperatura, camina hasta la Universidad. Si bien considera que aumentó la frecuencia con que pasan los colectivos también indica que no se ajustan a las dimensiones del barrio, conspirando contra la calidad del servicio: "el barrio creció un montón, y si bien son más frecuentes, los colectivos también van más cargados". La hermana también utiliza el colectivo para ir al colegio y trabajar (los fines de semana), mientras que la madre se moviliza casi exclusivamente para hacer las compras en comercios dentro de El Frutillar o en sus cercanías. Aquí también, como en el caso anterior, comienza a tallar la edad en las capacidades de movilidad (Flamm y Kaufmann, 2006), contrastando los casos de Juan y su hermana con el de su mamá, que le permite a aquél no solo complementar su trabajo con el estudio, sino también prolongar horarios laborales invariablemente tardíos. Cuando no tiene que trabajar suele ir durante el verano a tomar mates al centro y/o hacia el Oeste, a algún lago, aunque esto lo hacen generalmente cuando los visitan familiares. Juan dice que lo desalienta el hecho de tardar entre 1 hora y 1 hora y media en llegar a estos sitios (además de estar limitado a ir a lugares puntuales por el recorrido y las frecuencias de los colectivos). También otras dificultades propias del entorno barrial denotan las dificultades de desplazamiento que acarrea no poder contar con un medio de transporte alternativo al colectivo y/o a la obligada caminata. Los obstáculos climáticos y ambientales del barrio condicionan, sobre todo a la madre, las salidas y, eventualmente, los tiempos y las posibilidades de traslado cuando tiene que trabajar, ante nevadas intensas que lo obligan a reorganizar su rutina, ir a pie y conseguir un taxi o remise si el colectivo no puede ingresar. La máquina que quita la nieve "muy de vez en cuando pasa, ya que cuando se está derritiendo empieza a pasar, pero después no pasa (...) se hace más complicado el transporte en colectivo y todo, y para caminar hasta la ruta igual". También señala otros problemas físicos, y de infraestructura vial, que inhiben la circulación, "cuando llueve mucho se hace un piletón, siempre pasa eso en las calles del barrio".

En otros casos la distancia física y la red de transporte público tiende a pesar y condicionar en mayor medida las movilidades y el traslado a distintos puntos de la ciudad. Esta es la situación de Matilde, jubilada de 63 años, que vive con su hija de 22. Ella llegó hace 17 años al barrio, cuando todavía no había mucha gente viviendo, “todo pelado era esto”. Comenta que no sale mucho de su casa, y cuando sale suele hacerlo puntualmente para pasear y hacer las compras; cuando trabajaba también solía circunscribir sus viajes a esta actividad y nada más. De hecho, relata que únicamente hace una compra grande en un supermercado céntrico que está a una hora de viaje en colectivo, desplazándose solo “por necesidad, porque tengo que pagar las cuentas, y todo eso, sino no saldría”. Distinto es el caso de su hija, que camina 5 cuadras para tomarse el colectivo que la lleva a un colegio nocturno, aunque también este trayecto, de aproximadamente 20 cuadras, suele hacerlo caminando “cuando no hay plata, si el pasaje de colectivo aumentó”, o porque directamente el colectivo no pasa o tarda en pasar por la nieve en la ruta. Dice que el transporte público no respeta mucho las frecuencias, problema que se suma al agua estancada en las calles: “esto es una laguna, esta calle es un río; nosotros estamos cansados ya”. La hija también trabaja haciendo cajas de chocolate, pero según la madre no percibe una buena remuneración, y también suele ir en colectivo, aunque no sabe dónde. La rutina de Matilde no cambia los fines de semana, optando también por quedarse en su casa, a contramano de su hija, que “va al baile” caminando con sus amigas, o a pasear a algún lago durante el verano: “ella es más de callejear”, comenta. Haciendo un repaso breve sobre sus pasados años de juventud y la mayor o menor salida del barrio, indica que solo una vez paseó en Catamarán y no frecuenta los balnearios locales, como lago Gutiérrez, Moreno, etc., ni tampoco otros atractivos reconocidos de la ciudad.

Finalmente, Orosmán, de 53 años, es el único de los entrevistados del barrio que no experimenta habitualmente los vaivenes del funcionamiento del transporte público. Hace 20 años que vive en El Frutillar e integra un hogar compuesto por su hija mayor de 28 años, un hijo de 27, otra hija de 18 y dos menores de 14 y 12, además de un tío de su señora, ya fallecida, que tiene 64 años. En conjunto disponen de tres autos, que son utilizados por Orosmán y sus dos hijos mayores. Aunque hace unos años solían usar el colectivo, en la actualidad se movilizan siempre en auto (durante mucho tiempo sus medios de transporte fueron la bicicleta y la caminata, primero, y luego una motoneta). Ante complicaciones con uno de los tres autos, suelen prestarse sus vehículos y evitar el transporte público, particularmente por un episodio de asalto sufrido por su hija más grande. Por la propia actividad de Orosmán, que es Pastor evangélico, y los hijos que todavía tiene a cargo, es el que suele realizar la mayor cantidad de viajes diarios. Sus hijos mayores se van a trabajar en auto, aunque a menudo al varón lo viene a buscar la camioneta de la empresa donde trabaja (en cerro Catedral), opción que prefiere cuando debe prestar su auto a algún miembro de la familia, o se congela el pavimento y nieva mucho (de hecho recuerda haber paleado dos días para sacar su auto, cuando las nevadas eran más intensas y la máquina no pasaba). El tío de

la señora que no posee auto se moviliza por su cuenta: utiliza el colectivo para ir a trabajar —la línea 81 o la 61—, o camina. Desde muy temprano, cerca de las 7.45 horas, Orosmán lleva a uno de sus hijos a un colegio técnico ubicado en las inmediaciones de la terminal de ómnibus, casi saliendo de Bariloche, siendo este el destino más distante que recorre diariamente. También es el destino que a esa hora comporta el mayor tráfico vehicular, y que lo obliga a elegir una vía alternativa: “si yo tuviera que salir por la ruta, por acá, sin agarrar la circunvalación, e ir por el centro, demoro casi 45 minutos, por eso yo agarro circunvalación y demoro 10 minutos dando toda la vuelta” (según él, la llegada de obras, como la rotonda y los nuevos semáforos que instalaron, no disminuyó mucho la congestión de tránsito). Vuelve cerca de las 8.30 horas y deja a sus otros hijos en colegios cercanos al barrio, para luego retornar a su casa o directamente enfilar hacia el centro, donde realiza sus actividades como pastor evangélico. Finalmente, al mediodía sale otra vez a buscar a sus hijos por los distintos establecimientos escolares en los que estudian para luego proseguir con su trabajo:

a veces tengo que ir a las 14 horas a buscar a mi hija, o dejarla en el colegio —a veces va a la mañana, a veces va a la tarde—, y después a la tarde vuelvo al trabajo, subo y bajo, y hago 2 o 3 viajes.

Al margen de las obligaciones educativas diarias, sus hijos suelen concurrir a la iglesia por la tarde, y eventualmente a casas de amigos en otros barrios, por lo que también el auto (y él como conductor) participa en constante sintonía con las relaciones que se mantienen fuera de EL Frutillar. Durante los fines de semana, las actividades relacionadas con la iglesia, se incrementan, ya sea por trabajo en el caso del entrevistado, o de esparcimiento en el caso de sus hijos (grupo de scouts, escuela bíblica, coros, etc.), más allá de que eventualmente paseen por algún lago o cerro. El hecho de tener auto, y los recorridos que permite, le posibilita a Orosmán y a su familia extender y diversificar por fuera del barrio sus vínculos relationales (Hannerz, 1993), laborales y educativos —sobre todo—, aunque enmarcados y consolidados en función de su pertenencia religiosa.

3.3.2. Ascendiendo en el barrio Belgrano

Si se ingresa a Bariloche desde el Sur, el barrio Belgrano comienza a vislumbrarse cuando culmina Pasaje Gutiérrez, una de las arterias que comunica con la parte norte de la ciudad y, por tanto, con el centro turístico local. Delimitado por las dos avenidas que conectan con el Oeste, y que le ofrecen dos importantes vías de salida, el barrio Belgrano consagra buena parte de la topografía típica de la región andina. Desde el ingreso por el Centro, en la parte Este, puede observarse —y experimentarse— el ascenso continuo por sus empinadas calles y el trazado oscilante e incierto que las caracteriza. También por allí circulan, con frecuencias que oscilan entre los 20 y los 30 minutos, las dos líneas de colectivos que atraviesan el

Oeste, la 50 y la 51, y una tercera, de frecuencia más dilatada, que se dirige al cerro Catedral (Figura 10 y 11).



Figura 10
Barrio Belgrano, calle Güemes en dirección sur
Fotografía del autor



Figura 11
Barrio Belgrano, calle 20 de junio en dirección norte (hacia el lago Nahuel Huapi)
Fotografía del autor

Si bien la mayor parte de las calles están asfaltadas, hay unas cuadras en la parte “alta”, sobre sus límites occidentales, que son de ripio, y que integran parte de la “suburbanidad” que todavía conserva el barrio en los lugares más distantes del centro. Allí reside Alicia, una jubilada de 81 años que llegó a la ciudad hace más de tres décadas, y que tras haber vivido en el casco céntrico optó por el barrio Belgrano como último destino residencial. Por lo general, Alicia suele hacer pocos viajes. Si está en condiciones de elegir, prefiere no ir a aquel y, si debe hacerlo, junta varias actividades “porque el centro es una cosa de locos”. El uso del auto lo percibe como un mal necesario ante la distancia de los lugares que habitualmente visita, y señala que lo usa para actividades muy puntuales como ir al supermercado, al gimnasio y, de vez en cuando, comer afuera. Afirma que todos en el barrio usan automóviles; cree que solo los habitantes de Bariloche que viven más cerca del centro pueden caminar: “No se puede vivir sin coche acá. Te louento porque la gente tiene terribles cacharros que se caen. ¡Yo me doy cuenta que necesitan el coche! Aunque sea un cacharro, pero necesitas algo, para llevar a los chicos, para venir”. En los días de verano, usa el automóvil con mayor frecuencia para hacer actividad física: “en invierno lo uso mucho menos, si nieva o cae hielo, ni lo saco, porque para que me hagan torta ni lo saco”. Consultada respecto a recorridos más suburbanos que podría llegar a realizar (hacia Circuito Chico u otros lugares típicamente turísticos), señala que los hace ocasionalmente, para ir a comer, o cuando llega alguna visita, y esto generalmente en verano porque en invierno está limitada por la nieve o el hielo; a veces, lo que hace es “engancharse” en el auto de otro. Descarta el colectivo porque no la lleva a esos lugares puntuales, y además refiere su edad para señalar que, por la ubicación de las paradas, debe caminar

cuesta arriba. Alicia logra sortear estas dificultades mediante el transporte privado, propio o de otra persona, pero va de suyo que no proyecta de otro modo sus posibles traslados. También señala el mal estado de las veredas y las subidas y bajadas

Yo evito salir a caminar porque las veredas te matan (...) lo que pasa es que Bariloche es una ciudad desagradable en el sentido de que no es agradable la vida diaria en el sentido de la comodidad; la vereda es infranqueable". ¿Caminar?, el único lugar que podes caminar es en la costanera, y también tenés unas veredas horribles.

En otros casos, la realización de los trayectos está menos supeditada al uso del transporte privado. Aunque continúa siendo determinante en las personas de mayor edad, comienza a pesar también la cercanía del barrio al centro para optar por otras formas de traslado. Este es el caso de Domingo y su esposa: ambos tienen 68 años y un hijo de 32 que vive temporalmente en su casa. Domingo es arquitecto y junto a su esposa Pira llegaron a Bariloche en 1985; ella también es arquitecta, pero en la actualidad solo se dedica a las tareas domésticas. Como él y su hijo trabajan en distintas obras de la ciudad, se movilizan permanentemente en camioneta: "vamos a todos lados, pero de golpe estamos trabajando en el centro y de golpe nos tocan cosas más lejos, pero más esporádicamente, zona centro o zona pericéntrica"; en tanto su esposa dispone de un auto familiar para hacer sus quehaceres diarios, ir al gimnasio y/o visitar a una hija que vive en el Oeste. Durante los fines de semana tratan de reducir sus viajes, agrupando actividades y destinos, y evitando ir al centro. En estos días no laborales se movilizan a pie o en bicicleta, excepto su esposa, que por problemas físicos que aqueja, continúa trasladándose en auto. Esta rutina varía durante el verano, ya que suelen pasear por distintos sitios turísticos, como Colonia Suiza, el Catedral, Campanario o cerro Otto y caminar o navegar en kayaks por los lagos Gutiérrez y Mascardi. Aunque Domingo señala los problemas de tránsito de la ciudad y el estado ruinoso de las calles, esto no es un impedimento para usar el auto: "estamos acostumbrados, vamos adonde sea". Más bien ubica estos problemas dentro del conjunto de situaciones que sufre el peatón, entre los que incluye sortear las veredas en mal estado y los perros sueltos:

como peatón se sufre por las veredas en mal estado que, justamente, tratamos acá en la Junta (vecinal) para pinchar a las autoridades para que a su vez los frentistas generen conciencia de mantener las veredas... ¡Perros, perros sueltos!; que no haya barreras arquitectónicas para la gente con un poco de dificultades para caminar, esto significa escalones o veredas en mal estado, escaleras, pozos; puede ser también el clima, llegado el caso, una limitante.

Como su vecina Alicia, señala la importancia de poseer un auto en Bariloche, "estás obligado un poco al vehículo", sea por las características topográficas de la ciudad como por las distancias que permite cubrir para satisfacer sus necesidades de consumo diario en sitios menos onerosos que el barrio Belgrano: "es inseparable vivir con tener un vehículo acá, en este barrio. Por lo menos desde nuestro punto de vista, no compramos, compro ocasionalmente en el barrio; en lo posible me voy a otro proveedor que me haga más precio". Salvo alguna gran

nevada, las circunstancias climáticas tampoco desalientan el uso del transporte privado, al contrario: “En tiempo de nieve yo lo clausuro al auto, no salimos, o sea, salimos caminando, pero si no, salvo esas ocasiones de nevada, con tiempo lluvioso uno usa el auto, y con tiempo bueno también”. Al colectivo directamente lo descartan por los tiempos que insumen los traslados; la mayor flexibilidad del auto decide sus preferencias:

Habiendo lugar para estacionar, aunque sea lejos, prefiero llevar el auto y dejarlo a cuatro o cinco cuadras, y caminar esas cuatro o cinco cuadras y hacer mis trámites (...) el transporte para cortas distancias es como que esperar mucho o caminar, inclusive, mucho para ir a buscar el colectivo, tres o cuatro cuadras, esperar, tampoco te deja donde vos querés...se te hace una excursión prolongada.

La utilización del automóvil en los desplazamientos diarios es menos pronunciada en el caso de Néstor y su esposa. Los dos tienen 58 años: él es abogado y ella se jubiló como docente. Llegaron a Bariloche hace 27 años y viven también en una de las zonas más altas; eligieron el barrio Belgrano por la combinación de poder vivir en una casa y estar cerca del centro. El estudio de Néstor se ubica en los límites entre el barrio y este, por lo que generalmente baja a su trabajo en auto y estaciona donde puede: “hay muchos empleados judiciales que llegan 7.30, con lo cual, toda la zona... imagináte que esta calle es chiquita: se te llena toda solamente con la gente que trabaja en el juzgado”. Debido a que muchas de sus tareas judiciales las realiza en el centro, suele moverse caminando: “no me meto en (la calle) Mitre nunca, nunca me meto en Mitre con el auto; voy caminando”, afirma con énfasis. En las ocasiones en las que el trabajo de Néstor le demanda dirigirse a una empresa estatal ubicada al Este de Bariloche, lo hace en auto y siempre haciendo el trayecto de la costanera, para evitar los problemas de tránsito en el centro (sobre todo en temporada alta). En alguna que otra oportunidad ha optado directamente por ir al trabajo caminando, aunque reconoce también lo difícil que le resulta regresar así, ya que son 8 cuadras en subida: “si mi socio sube, a veces le puedo llegar a pedir, pero lo cierto es que si estoy sin el auto se me complica la vuelta; vieniendo, la verdad que no porque salís para abajo”. Si bien mayormente se moviliza en este medio de transporte, el clima suele también tallar para preferir venir a pie: “Este año cuando fue el tema de la nevada fuerte, venía caminando, y además estaba muy complicado allá arriba. Y si es un día, así, lindo y no tengo apuro, vengo caminando”. En ocasiones, también tiene la posibilidad de posponer la visita a un juzgado cuando por lluvia o nieve se le complica ir a pie, y, si bien a veces no le queda otra alternativa, trata de no usar el auto. Además del deterioro del pavimento y de la infraestructura en general, señala que el cambio de sentido de las calles trajo complicaciones, porque obligadamente se debe bajar por pendientes muy empinadas que en invierno, por la nieve o el hielo, suelen complicar el descenso. Dado que su esposa adquirió el hábito de caminar desde que trabajaba como docente y concurría a un colegio que estaba a dos cuadras de su casa, directamente no utiliza el auto. Hablando de las distancias de la ciudad, y del hecho de vivir cerca de su trabajo, Néstor señala que su situación es excepcional; sin embargo, aunque a veces camina

y/o eventualmente le pide a su socio que lo lleve, el transporte privado sigue siendo un instrumento de comodidad para moverse, tanto por la topografía propia de Bariloche como por el hecho de poder manejar los tiempos de su trabajo, cortando para volver temporalmente a su casa y/o realizar cualquier otra actividad. Por otro lado, él y su esposa no utilizan otro medio de transporte motorizado, como si reconoce que lo hacen en otras ciudades. En todo caso, prefieren organizarse para encontrarse y volver juntos; o le piden a alguien que los alcance. La importancia del auto como medio de transporte y facilitador de traslados al conjunto del territorio urbano (Cebollada, 2006) termina sellándose los fines de semana, sobre todo en primavera y verano, cuando se dirigen a distintos lugares alejados del centro y la ciudad. En tal sentido, a pesar de las críticas al estado de las calles, al tránsito y al hecho de disponer de solo dos salidas hacia el Oeste, con la demora que supone la ocurrencia de cualquier hecho —hasta el más trivial—, Néstor sentencia la centralidad del automóvil para los habitantes de San Carlos de Bariloche:

si no tenés auto sos un poco un muerto civil, porque cualquier actividad social que tenés que hacer..., si no dependés de un remise, dependes de un tercero que te lleve. Si es una familia, olvídate; a una familia le cambia la vida tener o no tener auto; una persona sola se puede llegar a arreglar.

Una situación similar es la que representa Majo y su novio, ambos tienen 32 años y trabajan: ella es nutricionista y el gastronómico. También combinan en sus desplazamientos el uso del auto y la tracción a sangre, aprovechando su cercanía al centro, pero entre ellos es más manifiesta la predilección de un medio de locomoción por sobre otro. Ella va a trabajar caminando, porque los sanatorios y consultorios donde está empleada quedan en el centro; incluso las compras las hace caminando. Él, en cambio, realiza casi exclusivamente sus desplazamientos en auto, a pesar de que también su trabajo queda en el centro (de hecho la cercanía fue uno de los principales motivos que los decidió a alquilar en el barrio Belgrano). Tarda solo 5 minutos en llegar, señalando que demora más en estacionar que en hacer todo el recorrido (de 8 cuadras, aproximadamente). Ante la pregunta a Majo de por qué prefiere caminar teniendo la posibilidad de trasladarse en auto, si es por salud u otro motivo, responde: “y de tiempo, considero que perdés mucho tiempo sobre todo en el centro, a la hora de estacionar, de buscar lugar; si me está quedando a 6 u 8 cuadras, ni lo dudo, prefiero moverme caminando”. Ella tarda, como mucho, 15 minutos en llegar a algún lugar; incluso si le tocan horarios cortados, prefiere regresar a su casa y volver a salir; puede estar hasta 40 minutos caminando entre un consultorio y otro, pero no le molesta. Por razones similares que la llevan a desestimar el uso del auto, no se plantea usar el colectivo: “como no me banco estar tanto tiempo para estacionar, a seis cuadras, me pasa lo mismo con el colectivo”. Las dificultades de tránsito en el casco céntrico reducen la flexibilidad de traslado que a priori ofrecería el transporte privado, equiparándolo a la rigidez horaria propia del transporte público (Almaraz, Del Pino, Izquierdo, García y Cillero, 2013). Sin embargo, el auto gana nuevamente centralidad los fines de semana, cuando Majo y su novio deben cubrir mayores distancias para visitar a sus familiares: “a

nivel recreativo, fines de semana, ver la familia; bueno la familia de él vive en Las Victorias (un barrio del Este de Bariloche), la mía en el km 14. Sí, usamos el auto para desplazarnos a esos lugares". Aun contando con un solo vehículo, desestima el uso del colectivo: prefiere coordinar con su novio u otro familiar horarios de búsqueda o manejo del auto. También aprovechan el automóvil para salir casi todos los fines de semana, sea para dirigirse a algún balneario, cerro u otro sitio: "todos los fines de semana salimos, a algún lado salimos, ya sea al Gutiérrez para un asadito en el lago o lo que fuera, o en invierno para Catedral, pero en algún momento salimos". Paralelamente señalan las condiciones del ambiente y el entorno físico que dificultan sus desplazamientos: el novio de Majo afirma que el clima influye al momento de decidir si salen o no y recuerda que en el invierno pasado hubo días en que no sacaron el auto. En cuanto a cuestiones de infraestructura, indican la existencia de múltiples baches, que de tanto memorizarlos ya saben dónde esquivarlos, y la falta de banquinas en las principales avenidas en dirección Oeste, que obstaculizan sobre todo el recorrido a pie. Respecto a las dificultades que tiene en sus caminatas diarias, Majo destaca su edad en tanto condición que le permite afrontar las distancias físicas, afirmando: "siendo un peatón como yo es un privilegio. Si tuvieras algún tipo de discapacidad, Bariloche no te lo recomiendo para nada, siendo peatón, ¿no?, porque la cantidad de rampitas que hay, distintas cositas que hay, es prácticamente nula".

4. Discusión de resultados

Inicialmente, la diferencia más ostensible entre El Frutillar y el barrio Belgrano reside en los medios de transporte que disponen los entrevistados para circular por la ciudad, particularmente la tenencia o no de transporte privado. Así, mientras que la mayoría de los vecinos de El Frutillar se traslada en colectivo, y en algunos casos a pie, en el barrio Belgrano todos tienen uno o dos automóviles (condiciendo con el tamaño del parque automotor en la ciudad). Asimismo, esta primera variación se une a otras que permiten definir las condiciones generales de acceso (Kaufmann, et al., 2004) de uno y otro barrio y, eventualmente, las desiguales capacidades de movilidad de sus habitantes y los viajes que potencialmente pueden hacer. Más allá de las propias, y generales, condiciones socio económicas de los habitantes, que les permiten entre otras cosas disponer o no de un auto, deben enumerarse otras particularidades barriales, tales como el estado de la infraestructura vial, sobre todo en El Frutillar, y las condiciones climáticas que en ambos barrios, empero en este último de manera más acentuada, desembocan en contratiempos eventuales que condicionan la rutina de los viajes cotidianos. En este orden, también cuenta como variable el tiempo que dispone cada vecino. Así, la disponibilidad de transporte privado no solo posibilita mayores y variados traslados, sino que potencialmente también pueden proyectarse actividades extra laborales. El uso obligado del transporte público, en cambio, opera estructurando los trayectos, delimitando y acortando en forma precisa las actividades que pueden

realizarse. En estas asimetrías de tiempo y viajes posibles de ser pautados, cobra también importancia la mayor o menor cercanía a los lugares de trabajo y la localización de cada barrio en relación a ello. Así es como el traslado a pie en una ciudad como Bariloche, de gran dependencia automotriz, aparece como una alternativa viable en el barrio Belgrano, en algún caso para el trabajo —logrando no someterse al tráfico vehicular del centro—, y en otros como esparcimiento, a contramano de lo que ocurre en El Frutillar, donde la caminata se relaciona estrechamente a la falta de disponibilidad —de recursos económicos, en general, y de automóvil, en particular—, cuando ante algún imponderable no funciona el transporte público. Esto se evidencia aún más los fines de semana, pues la reducción de las frecuencias de los colectivos alarga la espera, y la mayor cantidad de trayectos en algunos tramos (2 o más) y la duración de los viajes, en general, para cubrir extensas distancias desalienta los traslados con fines recreativos y/o no sujetos al compromiso laboral. A fin de cuentas, esto también implica que no todos puedan alcanzar de igual forma determinados lugares de estudio, de oportunidades laborales, de ocio y/o de consumo (Jirón, et al., 2010). La relativa flexibilidad que tiene el auto (Sheller y Urry, 2000) en contraposición al transporte público de pasajeros —que con paradas reconocidas y obligatorias dispone de recorridos más acompañados y estructurados— garantiza un mayor dominio del uso del tiempo, en general, y del tiempo de ocio, en particular.

Pero el capital de movilidad, o motilidad, está conformado también por las competencias o habilidades (Kaufmann, et al., 2004) que personalmente se detenta. En los dos barrios comienza a terciar la condición etaria para poder movilizarse, más allá de otros saberes propios del entorno, como la organización de los viajes y el reconocimiento de los tiempos que deben esperar el colectivo, las horas menos recomendadas para salir o el hecho de saber conducir (Flamm y Kaufmann, 2006). En efecto, esta condición, sumada a los vaivenes que presenta buena parte de la infraestructura vial de la ciudad, conspira para que las personas de mayor edad descarten parcial o totalmente movilizarse. En El Frutillar, los que no disponen de auto, y/o el colectivo les supone un costo excesivo, se resignan a caminar o bien optan por permanecer en su casa (cuando lo pueden hacer). A la inversa, los más jóvenes pueden muchas veces sobrellevar las distancias, las bajas temperaturas y/o el funcionamiento irregular del transporte público, aunque no siempre dispongan del tiempo necesario. En el barrio Belgrano, en cambio, la caminata o el andar a pie directamente no es considerada una alternativa de transporte entre los más gerontes, acentuándose la dependencia, no deseada en algunos casos pero necesaria al fin, hacia el automóvil. Por otro lado, los más jóvenes “aprovechan” mejor la cercanía del barrio a sus lugares de trabajo y/o centros comerciales y de servicios desperdigados por el centro. Los problemas de tránsito, que hacen a las condiciones de acceso (Flamm y Kaufmann, 2006), y que podrían significar el mayor desaliento para usar el auto, son sorteados por las personas de menor edad que todavía pueden caminar, que no solo tienen la posibilidad de ir a pie sino que también eligen hacerlo (generalmente). Finalmente, cabe

agregar unas palabras respecto a la apropiación de los entrevistados de sus experiencias de movilidad, de los trayectos que realizan y los que potencialmente podrían hacer en función de sus condiciones de acceso y sus habilidades (Kaufmann, et al., 2004). En general, en El Frutillar puede percibirse una economía de los trasladados y del uso ajustado del tiempo que fundamentalmente recae en las condiciones del transporte público, y las posibilidades físicas de cada vecino —en función de su edad, sobre todo—, para hacer frente a las condiciones más adversas que puedan sucederle. Esto se torna notorio en las descripciones de los trayectos de viaje cotidianos, que no solo son más acotadas sino también mucho más precisas que en el barrio Belgrano. Lo que en El Frutillar es fundamentalmente una asimilación del poco tiempo, y de movilidades más estructuradas y rutinizadas, en aquel pesa más el disfrute, la comodidad y el confort que brinda la posibilidad de moverse de distintas maneras, de aprovechar la juventud caminando o de sufrir menos la vejez haciendo uso del auto. El recorrido más expeditivo de este medio de transporte permite ampliar y diversificar la elección de los destinos, y con ello la satisfacción de distintas necesidades: al reducir el tiempo que insume cada traslado, facilita también la realización de diversas actividades extra laborales y de experimentación de los diferentes espacios urbanos —entre los cuales se encuentran muchos de los atractivos turísticos de la ciudad—, de difícil alcance para los que están sujetos a movilidades lineales (Chaves, et. al., 2017) o más estructuradas¹⁰. La ciudad se expande en tiempo y espacio, abriendose las posibilidades de viaje por todo lo largo y ancho del ejido de Bariloche y “la posibilidad de ir a cualquier lugar, de moverse sin obstrucción” cobra sentido como garantía de la libertad individual de acción (Sennet, 1997, p. 331). Pero también, algunos vecinos del barrio Belgrano que se encuentran en actividad, es decir, que deben necesariamente trasladarse para obtener su sustento económico, tienen la opción de postergar algunas de sus salidas laborales, o flexibilizarlas, teniendo la posibilidad de elegir no movilizarse. Esto incluye la “libertad” de no trasladarse y/o de hacerlo cuando resulte más conveniente, por afluencia de tráfico vehicular, por ejemplo¹¹, dando cuenta, en definitiva, de las desiguales capacidades de movilidad entre uno y otro barrio, o, más directamente, de una menor motilidad de los vecinos de El Frutillar en relación a los vecinos del barrio Belgrano. La posesión desigual de este capital de movilidad termina repercutiendo en otros órdenes de la vida social: así, en el caso de El Frutillar los proyectos de desplazamiento, y la satisfacción de distintas necesidades —que significa la llegada a determinados lugares (Gutiérrez, 2012)—, terminan limitándose, generalmente, a los compromisos laborales y educativos.

5. Conclusiones

En la introducción del artículo se señalaban algunas características físicas y ambientales de San Carlos de Bariloche que habían intervenido en la cristalización de sus desigualdades espaciales. Se indicaba

esquemáticamente la identificación de dos áreas claramente diferenciadas, la nucleada en el casco céntrico y alrededores asociada a la actividad turística y la de los barrios “del alto”, sobre las cuales habitualmente la bibliografía suele recaer y focalizar. A partir de estas desigualdades reconocidas en el territorio, se propuso indagar en las asimetrías que podrían derivarse de las capacidades de movilidad de los habitantes de dos barrios localizados en dichas áreas: el barrio Belgrano y El Frutillar.

Se pudo constatar que, efectivamente, estas asimetrías se retraducen en las distintas capacidades de movilidad que tienen los habitantes de uno y otro barrio al momento de diagramar (o no) sus trayectos de viaje y al elegir los medios para hacerlos efectivos. La motilidad o capital de movilidad, de acumulación diferencial entre estos dos espacios, se evidencia sobremanera en los tiempos que disponen de ocio y, particularmente, en las distintas relaciones de apropiación del espacio urbano barilochense. En aquellas circunstancias en que no media el compromiso laboral es también donde es más notoria la incidencia del medio físico (léase bajas temperaturas y topografía abrupta), la existencia de infraestructura vial acorde y, sobre todo, la disponibilidad de transporte privado, en las decisiones de desplazamiento (o inmovilidad). La rusticidad y la inclemencia del medio físico desalientan, acaso con más flagrancia que en otras ciudades, la concreción potencial de estos viajes si no se cuenta con medios de acceso óptimos. Estas dificultades se sobrellevan muchas veces —ocultándolas en algunos casos—, gracias a las habilidades puntuales de algunos vecinos, generalmente dadas por su condición etaria, que les permiten alcanzar distintos destinos y tener una visión de la ciudad más amplia y no necesariamente anclada al universo barrial. Sin embargo, estos casos particulares, que logran atenuar desiguales condiciones de acceso mediante habilidades temporarias (como su juventud) no hacen más que evidenciar la problemática de la movilidad en barrios como El Frutillar. Problemática que atraviesa a toda la ciudad por sus particulares características físicas y climatológicas, pero que en sitios más privilegiados como el barrio Belgrano se subsana cotidianamente por la mayor capacidad de movilidad de sus vecinos, quienes cuentan con mejores condiciones de acceso a medios y redes de transporte privado y posiciones socio-económicas que les permiten optar por no moverse o elegir cuando hacerlo. En un destino turístico como San Carlos de Bariloche, entonces, las características del entorno físico tornan indispensables políticas de movilidad, en general, y de transporte público, en particular, que las atiendan y sopesen en su especificidad. En este sentido, experiencias de viaje concretas, basadas en situaciones de resolución diarias, como las que refieren los relatos aquí expuestos —y que, en investigaciones posteriores, podrían registrarse en otros barrios—, contribuyen a visibilizar mejor los problemas de desplazamiento de una ciudad que hace de su ambiente natural su principal atractivo turístico, pero que también representa y agudiza distintas asimetrías procesadas en el espacio, entre ellas las relativas a la movilidad.

Agradecimientos

A todos los empleados públicos del Municipio de San Carlos de Bariloche que proveyeron algunas de las fuentes citadas y, especialmente, a los entrevistados, que brindaron su palabra, tiempo y atención a las requisitorias, muchas veces extenuantes, del autor. También al Centro Interdisciplinario de Estudios Territoriales Económicos y Sociales (CIETES) por la dotación de diversos materiales y servicios de oficina.

Referencias

- Abalerón, C. A. (1992). Tendencias de crecimiento poblacional y espacial en San Carlos de Bariloche con énfasis en el sector marginal: Informe final. San Carlos de Bariloche, Argentina: Biblioteca Fundación Bariloche.
- Almaraz, J., Del Pino, J., Izquierdo, J.; García, F.; Cillero, A. (2013). Transporte y elección modal. Aplicaciones de sociología de la movilidad. Ponencia presentada en X Congreso español de Sociología.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y de Chile. Revista Transporte y Territorio, 4, 47-58. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3674857.pdf>
- Augé, M. (2000). Los no lugares. Barcelona: Gedisa.
- Blanco, J., Boscoer, L., y Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. Revista de geografía Norte Grande, 58, 41-53. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200003>
- Cebollada, Á. (2006). Aproximaciones a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. Documents d'anàlisi geogràfica, 48, 105-121. Recuperado de <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n48/02121573n48p105.pdf>
- Chaves, M.; Segura, R.; Speroni, M. y Cingolani, J. (2017). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). Revista Transporte y territorio, 16, 41-67. Recuperado de <http://revistascientificas.filos.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3602>
- Chaves, M. y Segura, R. (2018). Análisis de metodologías: entrevista de vida cotidiana y movilidad. En A. Gutiérrez (coord.), Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial (pp. 41-45). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.
- Cresswell, T. (2011). Constellations of mobilities (mimeo).
- De Certeau, M. (2000). Andares de la ciudad y Relatos de espacio. En La invención de lo cotidiano I (pp. 103-123 y 127-143). México: ITESO.
- Errázuriz, T. (2014). Pasajeros mecanizados y vida metropolitana: la nueva experiencia del viaje colectivo en Santiago, ponencia presentada en XIV Jornadas de Interescuelas de Historia, Mendoza, Octubre 2014.

- Flamm, M. y Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative study. *Mobilities*, 1(2), 167-189. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- Geertz, C. (1987). Descripción densa: Hacia una teoría interpretativa de la cultura. En *La interpretación de las culturas* (pp. 19-41). Barcelona: Gedisa.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora urbano territorial*, 2, 61-74. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- Hannerz, U. (1993). Conclusión: la construcción de las ciudades y la vida urbana. En *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana* (pp. 272-350). México: Fondo de cultura económica.
- Hercé, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté.
- Ingeniería en Relevamientos Viales S. A. (IRV) y Logística informática e Transportes Ltda. (LOGIT) (2014). Estudio de Movilidad Urbana Sustentable. San Carlos de Bariloche: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Jensen, O. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139-158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12(29), 173-197. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>
- Jirón, P.; Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad especial. Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi*, 68(25), 15-57.
- Kaufmann, V.; Bergman, M. y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Kaufmann, V y Widmer, E. (2006). Motility and family dynamics: Current issues and research agendas. *Zeitschrift für Familienforschung*, 18(1), 111-129.
- Kesselring, S. (2006). Pioneering mobilities: new pattern of movement and mobility in a new world. *Environment and Planning*, 38, 269-279. <https://doi.org/10.1068/a37279>
- Kreimer, R. (2006). La tiranía del automóvil. Recuperado de <http://www.filosofiaparalavida.com.ar/LibroAuto2006.pdf>
- Kropff, L. (2002). Juntas vecinales en Bariloche: una historia en disputa. Ponencia presentada en el Primer encuentro patagónico de Ciencias Sociales. Esquel, Chubut, República Argentina, 24-26 de octubre de 2002.
- Laurier, E.; Lorimer, H.; Brown, B.; Jones, O.; Juhlin, O. (2008). Driving and 'Passengering': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel. *Mobilities*, 3(1), 1-23. <https://doi.org/10.1080/17450100701797273>
- Martínez, C. y Santibañez, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 48-61. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>

- Matossian, B. (2010). Expansión urbana y migración. El caso de los migrantes chilenos en San Carlos de Bariloche como actores destacados en la conformación de barrios populares. Scripta Nova. [En línea], XIV, 331(76). Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-76.htm>
- Matossian, B. (2011). Dimensiones objetivas y subjetivas de la segregación urbana: el caso de San Carlos de Bariloche. Ponencia presentada en las XI Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Ciudad de Neuquén, 21-23 de septiembre de 2011. Recuperado de <http://www.redaepa.org.ar/jornadas/xijornadas/sesiones/S14/s%202014matossian.pdf>
- Medina, V. D. (2017). El crecimiento urbano de una ciudad turística y las políticas de ordenamiento territorial. El caso de San Carlos de Bariloche y el Plan Director de 1979. Revista de Urbanismo, 36, 17-32. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2017.44368>
- Medina, V. D. (2018). Dinámica inmobiliaria y acceso al suelo urbano en San Carlos de Bariloche. Revista Urbano, 37, 54-67. <https://doi.org/10.22320/07183607.2018.21.37.05>
- Méndez, L. (2010). Estado, frontera y turismo: Historia de San Carlos de Bariloche. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Merriman, P. (2014) Rethinking mobile methods. *Mobilities*, 9(2), 167-187. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784540>
- Migliorina, D. y Pereyra Iraola, V. (2018). Inmovilidad. En D. Zunino Singh, G. Giucci y P. Jirón (eds.), Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina (pp. 81-86). Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Mohana, C. y Asociados (2004). Estudio de Transporte Urbano de Pasajeros, Taxis, Remises y Transporte Escolar de San Carlos de Bariloche. San Carlos de Bariloche: Municipalidad de San Carlos de Bariloche.
- Muñoz, D. (2013). Experiencias de viaje en Transantiago/ La construcción de un imaginario urbano hostil. *Bifurcaciones*, 15. Recuperado de <http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/experiencias-de-viaje-en-transantiago/>
- Niembro, A., Guevara, T. y Cavanagh, E. (2019). Segregación urbana e infraestructura en América Latina: una tipología de los barrios de Bariloche. Documento de trabajo N° 2019/1. Centro Interdisciplinario de Estudios sobre Territorio, Economía y Sociedad, Universidad Nacional de Río Negro, Argentina.
- Ohnmacht, T.; Maksim, H.-N. y Bergman, M. (2009). *Mobilities and Inequality*. London: Routledge.
- Plan de ordenamiento territorial (POT) (2010). San Carlos de Bariloche: Municipalidad de San Carlos de Bariloche.
- Pérez Negrete, M. (2015). Sobre movilidades e inmovilidades: un acercamiento etnográfico a la construcción de la desigualdad en la ciudad de México. *Espacialidades*, 5(2), 148-175. Recuperado de <http://www.redalyc.org/resumen.ox?&id=419544926003>
- Pérez, V. (2014). Viajar en la ciudad. Movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires. *Argumentos*, 14(16), 315-343.
- Rosaldo, R. (1989). Introducción y Parte 1. En *Cultura y verdad* (pp. 23-44 y 45-112). México: Grijalbo.

- Schivelbusch, W. (1986). Capítulo 3 Railroad space and railroad time. En *The railway journey* (pp. 33-44). Berkeley: University of California Press.
- Sendyk, S. (2017). Políticas públicas de juventud en Bariloche: pibes, pibas, estado y organizaciones de la sociedad civil (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional de Río Negro. Argentina.
- Sennet, R. (1997). Tercera parte: Arterias y Venas. En *Carne y Piedra* (pp. 273-301). Madrid: Alianza Editorial.
- Sheller, M. y Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Simmel, G. (1986). Las grandes urbes y la vida del espíritu. En *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura* (pp. 247-261). Barcelona: Península.
- Solivérez, C. (2014). Transporte urbano de pasajeros en Bariloche 2014. Recuperado de https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/images/3/3c/Transporte_Urbano_de_Pasajeros_en_Bariloche_seg%C3%BAn_Soliv%C3%A9rez.pdf
- Suárez, O. (1977). Plan de ordenamiento urbano San Carlos de Bariloche. Buenos Aires: Consejo Federal de Inversiones.
- Vapnarsky, C. (1983). Pueblos del norte de la Patagonia: 1779-1957. General Roca, Rio Negro: Ediciones de la Patagonia.k
- Vasconcellos, E. A. (2015). Transporte urbano y movilidad: Reflexiones y propuestas para países en desarrollo. San Martín: UNSAM EDITA.
- Wolfe, J. (2010). Autos and progress: The Brazilian search for modernity. Oxford: Oxford University Press.
- Zunino Singh, D. (2014). Meaningful Mobilities: The Experience of Underground Travel in the Buenos Aires Subte (1913-1944). *Journal of Transport History*, 5(1), 97-113. <https://doi.org/10.7227/TJTH.35.1.7>

Notas

2 Con anterioridad a la gestión de Parques, en la década de 1930 solo se había subdividido el área correspondiente al casco céntrico y, más hacia el sur, lo que hasta entonces era la periferia de la ciudad (color gris en Figura 2).

3 A nivel nacional esta proporción era de 1 vehículo cada 3,8 habitantes en 2017. (<http://www.afac.org.ar/paginas/noticia.php?id=2170>).

4 En este último caso, pueden contarse varios artículos que analizan las diferencias de género y sus implicancias en los recorridos cotidianos (Jirón, 2007; Martínez y Santibáñez, 2015; Chaves, Segura, Speroni y Cingolani 2017).

5 Así como de acuerdo a Wolfe (2010) la masificación del uso del automóvil y la industria automotriz contribuyeron a la unidad nacional de todo el territorio brasileño —que hasta mediados del siglo XX descansaba solo en la cercanía de sus ciudades costeras—, es plausible que la proliferación del uso del automóvil en Bariloche también concurriera en la formación de su trama urbana, propiciando el alejamiento físico del casco céntrico hacia los suburbios y acentuando las asimetrías espaciales.

6 En Sociología ya había sido introducido por Bauman en la Modernidad líquida (1980) al describir la capacidad de moverse (Flamm y Kaufmann, 2006).

7 Se denomina así a toda el área ubicada al Oeste del casco céntrico: su extensión ronda los 30 kilómetros y sus principales conectores viales son la Avenida Bustillo y la Avenida de Los Pioneros.

8 En contrapartida, y en relación estrecha con los ejes troncales de ingreso a la ciudad, cabe destacar la pavimentación total de la Avenida Esandi en 2013, que terminó de conectar la Avenida 12 de octubre (sobre la costanera) con la ruta de la circunvalación (además de algunos barrios del este en crecimiento como Las Victorias). También debe mencionarse el último tramo de la ruta provincial 82 que conecta con la ruta 40 hacia El Bolsón, la cual terminó de asfaltarse a mediados de 2016.

9 Las tarifas del transporte público figuran entre las más caras del país.

10 Y, a la vez, la utilización de medios alternativos más saludables y con fines puramente recreativos, como la bicicleta y la caminata.

11 El caso inverso podría ser el del único vecino de El Frutillar que tenía auto. Aunque aquí el uso del automóvil supone una dependencia más estrecha, y casi exclusiva, a las movilidades de otros integrantes del hogar.

Información adicional

Cita bibliográfica: Medina, V.D. (2019). Movilidades urbanas y desigualdad espacial: una contribución para su estudio en San Carlos de Bariloche (Argentina). *Investigaciones Geográficas*, (71), 135-157. <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.71.07>