



Revista INVI

ISSN: 0718-1299

ISSN: 0718-8358

Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y  
Urbanismo. Instituto de la Vivienda

Blanco, Jorge; Bosoer, Luciana  
La movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico. Escenarios múltiples en Buenos Aires  
Revista INVI, vol. 37, núm. 104, 2022, pp. 303-332  
Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Instituto de la Vivienda

DOI: <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63522>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25872216012>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc  
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso  
abierto

# La movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico. Escenarios múltiples en Buenos Aires

Recibido: 2021-02-25

Aceptado: 2021-08-26

## Cómo citar este artículo:

Blanco, J. y Bosoer, L. (2022). La movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico. Escenarios múltiples en Buenos Aires. *Revista INVI*, 37(104), 303-332. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63522>

Proyecto “Accesibilidad y acceso a servicios y al empleo en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). 2016-2019”, dirigido por Andrea Gutiérrez, con financiamiento de la Universidad de Buenos Aires. La cartografía recoge resultados del proyecto “Cartografías de la movilidad”, del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la UBA.

## Jorge Blanco

Instituto de Geografía Romualdo Ardisson, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina, [jblancodis@gmail.com](mailto:jblancodis@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0002-2258-4540>

## Luciana Bosoer

Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de Entre Ríos, Argentina, [lucianabosoer@gmail.com](mailto:lucianabosoer@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0001-8390-4184>



# La movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico. Escenarios múltiples en Buenos Aires

**Palabras clave:** desigualdad social; movilidad; segregación residencial; servicio doméstico; Buenos Aires (Argentina).

## Resumen

El presente trabajo aborda un conjunto de situaciones de movilidad cotidiana referido al colectivo social de las trabajadoras del servicio doméstico en la Región Metropolitana de Buenos Aires. La propuesta pretende identificar –desde una mirada estructural– los rasgos generales de la movilidad de dichas trabajadoras y su relación con la diferenciación social como una característica propia de la ciudad metropolitana. Las trabajadoras del servicio doméstico constituyen un porcentaje elevado de las trabajadoras metropolitanas, es un colectivo con altas condiciones de vulnerabilidad social y precariedad laboral. Respecto a la movilidad, realizan los viajes más largos, con más transbordos y principalmente en transporte público. La espacialidad de sus desplazamientos pone de manifiesto la geografía social de las ciudades y su desigualdad residencial. Nos basamos en un análisis cuantitativo de las bases generadas por organismos públicos en clave de diferenciación socio territorial. Los resultados dan cuenta de la articulación metropolitana y la diferenciación de las localizaciones de residencias y trabajos, distinguiéndose tres subsistemas de movilidad: local, subregional y metropolitano. Este abordaje ayuda a comprender las dinámicas metropolitanas actuales como ciudades de escenarios de interacciones múltiples y temporalidades sociales diversas evidenciando procesos de segregación socio espacial en modelos de ciudad y movilidad que favorecen la desigualdad.



## Abstract

This paper addresses a set of situations of daily mobility referred to the social collective of female domestic workers in the Buenos Aires Metropolitan Region. Our main objective is to identify –from a structural perspective– the general features of these workers' mobility and their relation to social differentiation as a characteristic of the metropolitan city. Domestic workers represent a high proportion of the female metropolitan workers. This group has been characterized by extremely vulnerable social conditions and precarious labor relations. Regarding mobility, they make the longest trips, with more transfers, and mainly by public transport. The spatiality of their trips reveals the social geography of cities and their residential inequalities. We relied on the quantitative analysis of the mobility data generated by public institutions in terms of socio-territorial differentiation. Results show the metropolitan articulation and differentiation between residential and employment locations, where three mobility subsystems can be distinguished: local, subregional, and metropolitan. This approach helps to understand the current metropolitan dynamics in terms of scenarios of multiple interactions and diverse social temporalities, evincing socio-spatial segregation processes in city and mobility models that favor inequality.

## Mobility of female domestic workers. Multiple scenarios in Buenos Aires

**Keywords:** mobility; residential segregation domestic service; social inequality; Buenos Aires (Argentina).

## Introducción

Hasta tal punto es la movilidad cotidiana una de las características centrales de las sociedades contemporáneas, que ya se habla de un paradigma de la movilidad para dar cuenta de la importancia que tiene el movimiento, las interacciones y las relaciones sociales desplegadas a través de la movilidad en los territorios (Cresswell, 2010; Sheller y Urry, 2006). La movilidad es una entrada para analizar el universo de relaciones socio territoriales, permitiendo tanto una mirada que da cuenta de los procesos de estructuración, tanto en escala macro como desde perspectivas micro que sitúan al sujeto en un primer plano. Desde la perspectiva macro, la movilidad pone en relación sujetos agrupados y lugares diferenciados del territorio, dando cuenta de las posibilidades de uso y apropiación del mismo. Desde la perspectiva micro, es una forma de recoger las prácticas, experiencias, representaciones y estrategias subjetivas y colectivas que se activan en la satisfacción de las necesidades sociales a través de la movilidad en el territorio. Se trata de dos abordajes complementarios que iluminan diferentes aspectos de la realidad socioterritorial y pueden profundizarse por separado e integrarse en una mirada conjunta.

El presente artículo abordará un conjunto de situaciones de movilidad cotidiana que refieren a un colectivo social y un contexto territorial particular. Se trata del colectivo de las trabajadoras del servicio doméstico y el contexto territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)<sup>1</sup>. La propuesta consiste en realizar una aproximación desde una mirada estructural para identificar rasgos generales de la movilidad de dichas trabajadoras y su relación con la diferenciación social como una característica propia de la ciudad metropolitana. Al mismo tiempo, consideramos que es una forma de visibilizar -aunque sea parcialmente- un aspecto de aquellos trabajos tradicionalmente invisibilizados, que se han ido configurando política e ideológicamente como “no trabajo”, debido a que se realizan principalmente dentro del ámbito “privado” del hogar” (Magliano, 2017, p. 7). El espacio de trabajo se sitúa en la esfera más íntima de los hogares, pero la movilidad se despliega en el espacio público a través de modos de transporte público, en articulación con políticas públicas como las tarifas diferenciales para las trabajadoras domésticas registradas. Más precisamente, en el artículo abordamos la materialidad del movimiento, los desplazamientos y sus consecuencias desde el punto de vista de las condiciones, el tiempo y las implicancias territoriales de la diferenciación social y las distancias tanto físicas como sociales.

<sup>1</sup> La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) está constituida por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y un conjunto de jurisdicciones municipales pertenecientes a la provincia de Buenos Aires (que suelen agruparse en coronas metropolitanas según la distancia a la CABA, denominadas como “Conurbano Bonaerense”). Los municipios de la primera corona son: Vicente López, San Isidro, General San Martín, Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, Ituzaingó, La Matanza (parcial), Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda y Quilmes. Los municipios de la segunda corona son: San Fernando, Tigre, Malvinas Argentinas, José C. Paz, San Miguel, Moreno, Merlo, La Matanza (parcial), Esteban Echeverría, Ezeiza, Almirante Brown, Presidente Perón, Florencio Varela y Berazategui. Se reconoce una tercera corona que incluye Escobar, Pilar, General Rodríguez, Marcos Paz y San Vicente, entre otros municipios. Reúne una población de alrededor de 15 millones de habitantes.

Las trabajadoras del servicio doméstico representan uno de los casos extremos de desplazamientos por trabajo en la RMBA, tanto por las longitudes promedio de sus desplazamientos como por su duración. Las tareas de cuidado de los hogares están insertas en relaciones laborales que ponen en contacto hogares de perfiles socioeconómicos bien diferenciados, los de quienes contratan sus servicios y los de procedencia de las trabajadoras. Estas relaciones sociales son, en simultáneo, territorializadas en las desiguales formas de acceso al suelo urbano como lugares de residencia y en la segregación socio espacial de la ciudad.

Si bien hay una amplia bibliografía sobre las características de las relaciones sociales que se establecen en torno al servicio doméstico, su revisión a partir de los estudios del cuidado, las condiciones laborales y las normativas que regulan el trabajo, sus niveles de precariedad y su relación con la cuestión del género y las migraciones (Borgeaud-Garciandía, 2018; Groisman y Sconfienza, 2012; Guimarães e Hirata, 2020; Lexartza *et al.*, 2016; Magliano, 2017; Pereyra y Tizziani, 2014; Rodríguez y Pautassi, 2014), no hay tantos antecedentes específicos sobre la movilidad de las trabajadoras (Blanco *et al.*, 2013, 2014; Fleischer y Marín, 2019).

## MOVILIDADES Y DESIGUALDAD SOCIO ESPACIAL: TRAMA CONCEPTUAL

El estudio de la movilidad por trabajo del servicio doméstico se enmarca en una trama conceptual que incluye tres cuestiones relacionadas: la primera, con las particularidades del trabajo doméstico como relación social; la segunda, con las nuevas perspectivas de análisis sobre la movilidad; y, la tercera, con la desigualdad residencial en la ciudad.

La primera de las líneas conceptuales remite a la consideración del trabajo doméstico remunerado. En años recientes se ha desarrollado una amplia producción de investigaciones en América Latina en el marco de los estudios del cuidado (Batthyány, 2020; Guimarães e Hirata, 2020). Dentro de ellos se reconocen diferentes líneas: la economía del cuidado, el cuidado como derecho, como componente del bienestar social y la ética de los cuidados (Batthyány, 2020). Las distintas formas de organización social de los cuidados componen articulaciones entre Estado, mercado, participación de las familias y organizaciones sociales y trabajo remunerado. En este sentido, los estudios del cuidado:

“permiten pensar conjuntamente realidades que tendemos a analizar separadamente (la enfermería, la enseñanza escolar, el empleo doméstico, el trabajo doméstico no remunerado, la medicina, la ecología, las migraciones de cuidado, las políticas públicas o la estructuración de las relaciones sociales en base a las asignaciones de género, “raza”, edad, clase, sexualidad, etc.) pero también a relacionarlas y analizar cómo operan las jerarquías laborales, sociales y morales” (Borgeaud-Garciandía, 2018, p. 17).

El carácter femenino del trabajo doméstico habilita una revisión profunda de los estudios del trabajo desde una perspectiva feminista, que aporta nuevas miradas, no solo sobre el trabajo doméstico remunerado sino sobre el trabajo de las mujeres en general. El análisis del mercado de trabajo y las dinámicas de su organización requieren una mirada interseccional, que considere las dimensiones articuladas de raza, clase, orientación sexual, nacionalidad y género, que atraviesan los cuerpos, configuran identidades y constituyen las realidades materiales de los sujetos (Borgeaud-Garciandía, 2020; Frega, 2019; Jaramillo Fonnegra y Rosas, 2014). La

perspectiva feminista trae al primer plano la relación entre la división sexual y técnica del trabajo y los modos en que históricamente se despliega el vínculo entre producción y organización doméstica, y también cómo las sociedades organizan el cuidado de sus miembros y el funcionamiento del sistema económico, y la distribución desigual del uso del tiempo y los recursos entre géneros (Frega, 2019).

Visto desde la perspectiva del trabajo remunerado, el servicio doméstico presenta ciertas particularidades dentro del mundo del trabajo ya que se inserta en la esfera de la reproducción social, porque las trabajadoras atienden las necesidades de cuidado de los hogares. En el contexto actual, estas tareas de cuidado se encuentran resignificadas por la mayor participación de las mujeres en el trabajo remunerado y por acelerados cambios demográficos y en la composición de las familias (Lexartza *et al.*, 2016). En la relación que se establece a través del servicio doméstico remunerado se vinculan hogares que contratan esos servicios de cuidado y trabajadoras que realizan esas tareas, produciendo bienes y servicios consumidos en los propios hogares (Neffa, 2008). Las unidades domésticas vinculadas tienen distintos perfiles socioeconómicos, distintas características demográficas y dispares condiciones sociales. Esta relación se da en el marco de un tipo de trabajo asumido como la extensión naturalizada de las tareas que desarrollan las mujeres en sus propios hogares (Dirección General de Estadísticas y Censos, 2016; Lexartza *et al.*, 2016; Messina, 2015).

La segunda línea conceptual permite abordar las cuestiones de transporte y movilidad desde nuevas perspectivas que ponen el acento en las prácticas sociales implicadas, en la articulación de lugares y tiempos en los desplazamientos cotidianos y en la activación de recursos para concretar las necesidades de desplazamiento.

Las definiciones de movilidad remiten a pensar en las relaciones sociales vinculadas en prácticas de desplazamientos en el territorio (Gutiérrez, 2012; Lévy, 2001; Miralles, 2002; Nikolaeva *et al.*, 2018). Cresswell (2010, p. 19) define la movilidad como “un entrelazamiento de movimiento, representación y práctica”, formando “constelaciones de movilidad –particulares patrones de movimiento, representaciones del movimiento y formas de practicar el movimiento que tienen sentido en conjunto-”. Desde una perspectiva relacional, las movilidades son tanto productoras como producto de relaciones sociales que involucran el poder y por lo tanto están desigualmente distribuidas (Cresswell, 2010).

La movilidad responde a necesidades y derechos. Necesidades insertas en la reproducción de la vida social (Vasconcellos, 1998) y derechos que hacen las veces de puente que permite la participación activa en esa vida social, el ejercicio de otros derechos y el uso y apropiación del territorio (Ascher, 2004). De alguna manera la movilidad articula una compleja red de sujetos sociales/ medios técnicos/ lugares y tiempo en prácticas de diversas escalas temporales y espaciales. Interesan –en consecuencia- los sujetos que plantean estrategias y que las desarrollan en sus desplazamientos, que definen una finalidad del viaje, seleccionan los medios materiales disponibles para esa finalidad, operan con el tiempo, con las rigideces, flexibilidades y/o alternativas. Interesan –asimismo- los lugares, las fijaciones materiales o móviles de actividades en el territorio en el que se van configurando redes, y los dispositivos tecnológicos que se ponen en juego, desde las caminatas hasta los diversos modos de transporte disponibles. Estos últimos, los modos de transporte, entendidos como sistemas sociotécnicos (Sheller y Urry, 2006).

Diversos autores abordan desde el aporte de los conceptos de *motility* y *capital espacial* cómo esta combinación de recursos –de los sujetos y de los territorios– se activan en las prácticas de movilidad (Kaufmann *et al.*, 2004; Lévy y Lussault, 2003). Jirón (2017) enfatiza el concepto de “interdependencia” para dar cuenta de la necesidad de observar las prácticas de movilidad de los miembros del hogar o de las relaciones sociales en las que los sujetos se hallan insertos. En una perspectiva en la que se imbrican sujetos y territorios, los recursos individuales y del hogar (ingresos, capacidades físicas, disponibilidad de vehículos propia, conocimientos y experiencias, etcétera) se articulan con los recursos colectivos del territorio (redes, equipamientos, servicios, oportunidades de empleo) y se activan diferencialmente para las prácticas de movilidad. Esa capacidad de movilidad resulta, en consecuencia, de sujetos situados en un marco más amplio de relaciones sociales y en contextos territoriales particulares.

Los viajes por trabajo del servicio doméstico tienen ciertas particularidades que los distinguen de otros desplazamientos. Por un lado, se trata de viajes con cierta rigidez horaria (característica común a la mayor parte de los viajes por trabajo), pero que en este caso actúan habitualmente como disparadores de otros viajes que se generan en el hogar de destino (por parte de los empleadores y/u otros residentes del hogar), en particular si las tareas incluyen el cuidado de niños o adultos que no pueden permanecer solos. En este sentido, se trata de una situación particular de los sistemas de soporte interdependientes de la movilidad, mediados por la mercantilización de parte de las tareas de cuidado (Jirón, 2017). Por otro lado, los destinos de viaje pueden variar atendiendo a las modalidades de trabajo. Se repiten todos los días cuando se trata de un único empleador, o se dirigen a distintos domicilios si se trabaja para distintos hogares. Un rasgo adicional, que ha cobrado evidencia durante la pandemia de COVID-19, es que se trata de un trabajo necesariamente presencial, debido a que esas tareas implican la actividad del cuerpo en el lugar.

El tercero de los ejes conceptuales remite a los procesos de segregación urbana y a la desigualdad residencial en la ciudad. La segregación residencial suele ser entendida como “la desigual distribución de los grupos socioeconómicos en el territorio metropolitano” (Rodríguez Vignoli, 2008) formando áreas relativamente homogéneas en su interior, pero heterogéneas en comparación con otras áreas. Rodríguez (2013) avanza más allá y define la segregación como “una relación social entre dos o más grupos o estratos sociales, donde aquellos de mayor poder imponen –por distintos medios, de manera no necesariamente planeada y consciente– limitaciones al acceso al suelo urbano a otros grupos de menor poder”. En tanto la primera aproximación da cuenta de la expresión formal del proceso de segregación, la segunda enfatiza su carácter relacional e invita a pensar en los dispositivos que impulsan esos procesos. Groisman y Suárez (2010) se refieren a dos dimensiones de la segregación: estática y dinámica. La dimensión estática remite a la concentración de población en unidades territoriales y a las oportunidades de accesos a bienes materiales y simbólicos; la dimensión dinámica pone en relación grupos sociales, apropiación diferencial del espacio público y formas de habitar (Groisman y Suárez, 2010).

Duhau utiliza la expresión “división social del espacio”, que define como “la relación existente entre la composición social y de clase de una sociedad y su manifestación en la estructura del espacio habitado metropolitano” (Duhau, 2013). Asimismo, el autor señala el carácter de proceso, que recoge formas pasadas y



presentes de producción del espacio mediadas por el funcionamiento del mercado inmobiliario y las políticas públicas.

Además, diversos autores resaltan la relación que existe entre esta división social del espacio y los mercados de trabajo, al señalar que se producen efectos sobre las posibilidades de acceso a ciertos bienes urbanos, entre ellos las oportunidades de empleo. La diferenciación de los lugares de trabajo por perfiles sociolaborales podría denotar otras formas de segregación, con implicancias sobre el uso del territorio (Duhau, 2013; Groisman y Suárez, 2010; Rodríguez Vignoli, 2008). Para el caso de las trabajadoras del servicio doméstico, su inclusión dentro de los hogares de ingresos más bajos condiciona las posibilidades de opciones residenciales, lo que agrava la diferenciación entre los lugares de residencia de las trabajadoras y los lugares de trabajo.

La localización de la demanda de los servicios personales suele tener un patrón asociado con las clases medias y altas, generándose efectos de aglomeración en zonas cercanas al hábitat de la élite (Rodríguez Vignoli, 2008). En general estas zonas de empleos en servicios suelen estar en áreas poco accesibles para los trabajadores de servicios de baja calificación, aumentando las distancias con sus lugares de residencia. Esta afirmación general debe matizarse a la luz de procesos de fragmentación, insularización, microdiferenciaciones, bolsones y guetos en las metrópolis latinoamericanas (Cuenya, 2018; Haesbaert, 2004; Janoschka, 2002), que plantean la necesidad de atender a las escalas de la segregación y a las particularidades de la fragmentación “como un modo de organización espacial determinado por lo cercado y los obstáculos físicos” (Kozak, 2018). Estos procesos de diferenciación y desigualdad socio espacial pueden estar “aumentando en gran escala y disminuyendo en pequeña escala, o viceversa” (Duhau, 2013), lo cual requiere el análisis con distintos focos para una comprensión integral de la dinámica metropolitana.

En conjunto, los procesos de segregación o división social del espacio tienen una estrecha relación con las formas que adoptan las necesidades y las prácticas de la movilidad cotidiana de los distintos grupos sociales, al mismo tiempo que tienen fuertes implicancias sobre la equidad social en áreas heterogéneas y fragmentadas. El viaje al trabajo de las trabajadoras del servicio doméstico se sitúa sobre esas coordenadas de la diferenciación social, que para el caso de las ciudades latinoamericanas está marcada por la segregación y la fragmentación. La espacialidad de esos desplazamientos expresa la geografía social de las ciudades, al diferenciar los lugares de residencia de las trabajadoras del servicio doméstico con los lugares de trabajo: dos universos distintos que dan pistas para el abordaje de la desigualdad residencial en la ciudad.

## EL CASO: LAS TRABAJADORAS DEL SERVICIO DOMÉSTICO EN LA RMBA

Las trabajadoras del servicio doméstico constituyen una importante proporción sobre el total de la fuerza de trabajo. Se estima que hay 450.000 trabajadoras del servicio doméstico en la RMBA (“Encuesta permanente de hogares” [EPH], 2019), lo cual representa cerca del 8% del total de ocupados y más del 15% de las mujeres ocupadas en la región.

Como ya se anticipó, se trata de un universo de trabajadoras casi exclusivamente femenino. Según datos de la EPH (2019), las mujeres constituían el 97% del total de los trabajadores del sector. Esto implica situar las problemáticas propias de este colectivo en articulación con las tareas que la enorme mayoría de las mujeres continúa asumiendo en la reproducción del propio hogar, y en el marco de prácticas de movilidad asociadas con la diferenciación por género. Entre los rasgos que caracterizan la movilidad por género se destacan: la mayor cantidad de desplazamientos a pie y en transporte público con respecto a los hombres, la diversidad de actividades y dispersión de los sitios de realización de esas actividades, los destinos de viajes no concentrados en áreas centrales a partir del carácter informal de gran parte de las actividades laborales que desarrollan, los desplazamientos más lentos por llevar niños o cargar paquetes, el peso de los viajes de acompañamiento y la búsqueda de caminos y horarios seguros frente a la violencia en los modos de transporte (Gutiérrez y Pereyra, 2018; Soto Villagrán, 2017).

Las trabajadoras del servicio doméstico presentan elevadas condiciones de vulnerabilidad social, las cuales se manifiestan en diversas dimensiones. Son trabajadoras con bajas credenciales educativas, en relación con el conjunto de las mujeres ocupadas. El 70% de las trabajadoras del servicio doméstico tenía hasta estudios secundarios incompletos y solo el 30% presenta secundario completo y más. Los valores para el conjunto de mujeres ocupadas son inversos, 40 y 60% respectivamente (EPH, 2019). Vale la pena señalar que esta condición educativa no significa que el servicio doméstico no requiera de ciertas cualificaciones referidas a habilidades para la higiene y el cuidado de las personas (Frega, 2019).

Otra característica de este colectivo de trabajadoras es la elevada presencia de mujeres migrantes. Cerca de la mitad de las trabajadoras domésticas son migrantes, ya sea procedentes de otras provincias de la Argentina o de otros países latinoamericanos como Paraguay o Perú (EPH, 2019; Magliano, 2017). En la economía del cuidado se denomina a estas migraciones de mujeres para realizar tareas de cuidado como insertas en las “cadenas globales de cuidado” (Batthyány, 2020, p. 18).

La vulnerabilidad también se manifiesta en el alto porcentaje de trabajadoras que son jefas de hogar. El 44% de las trabajadoras tienen la responsabilidad del sostenimiento del hogar, sin cónyuge y con hijos a cargo (EPH, 2019).

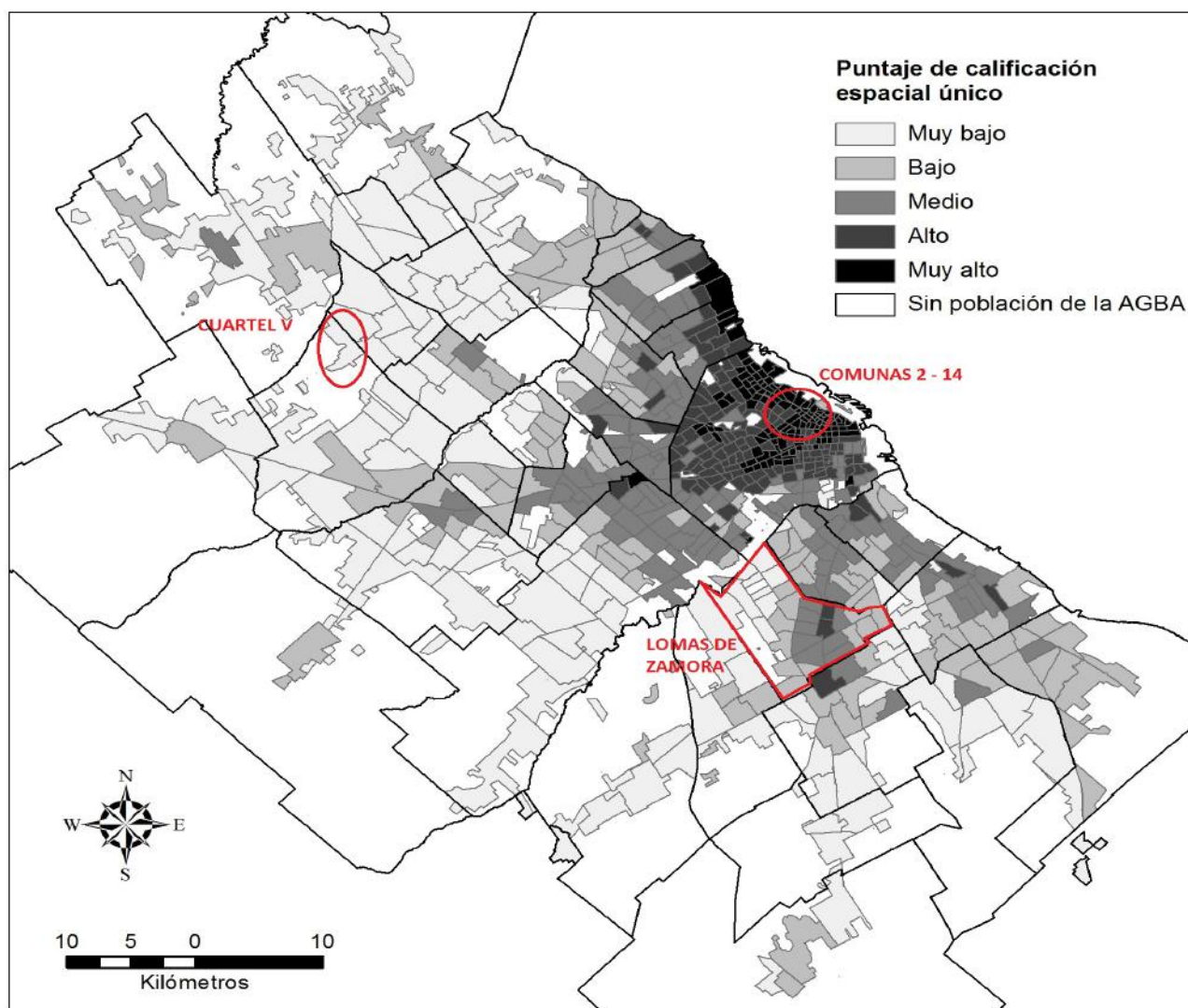
Estas trabajadoras están en una situación de precariedad laboral debido a los altos niveles de informalidad, a las bajas remuneraciones que perciben y a la inestabilidad propia de las relaciones laborales entabladas en ese vínculo. A pesar de la ampliación de derechos a través de iniciativas legislativas y campañas de concientización, las trabajadoras no registradas constituyen aproximadamente el 75% del total. Además, el 80% de las trabajadoras se ubica en los tres deciles más bajos de ingresos (EPH, 2019).

Estas características, presentadas de manera esquemática, son compartidas por las trabajadoras del servicio doméstico de los otros países de América Latina (Fleischer y Marín, 2019; Lexartza *et al.*, 2016) y dan cuenta de las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica que presentan este grupo de trabajadoras y sus hogares.

Por su parte, los trabajos que han intentado sistematizar el mapa urbano y social de Buenos Aires (Buzai y Marcos, 2015; “Lineamientos estratégicos”, 2006; Rodríguez y Kozak, 2014; Torres, 1993; Vapñarsky, 2000) coinciden en identificar algunos rasgos generales de la distribución de los distintos niveles socioeconómicos en el territorio metropolitano. Los sectores de ingresos altos y medio-altos se localizan en las inmediaciones del centro metropolitano y se extienden en un corredor con cierta continuidad hacia el eje norte. Grupos similares también ocupan parte de las áreas centrales de los municipios de la primera corona metropolitana y, en décadas recientes, se han expandido hacia la periferia bajo el formato de urbanizaciones cerradas (Buzai y Marcos, 2015; Torres, 1993). Amplias áreas con sectores de ingresos medios, que fueron muy característicos de Buenos Aires hasta la década de 1990, ocupan la mayor parte de la CABA, la primera corona metropolitana y parte de la segunda corona. Los sectores de ingresos más bajos se localizan en bolsones en la CABA, extensas áreas fuera de las centralidades de la primera corona y en la mayor parte de la segunda corona metropolitana. La periferia, tradicionalmente ocupada por estos sectores populares bajo las modalidades de loteos populares y asentamientos, es un espacio en disputa, heterogéneo y contradictorio, en el cual también se agregan las urbanizaciones cerradas y los barrios de vivienda social. La Figura 1, tomada de Buzai y Marcos (2015) sintetiza a través de una serie de indicadores urbanos, demográficos y sociales, la diferenciación del espacio social metropolitano.

Figura 1.

*Estructura socioespacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires.*



Fuente: Buzai y Marcos, 2015. Las zonas destacadas en rojo fueron agregadas para el presente trabajo porque constituyen los casos de estudio analizados.

Esta descripción plantea dos ejes de lectura escalar del mapa social (Duhau, 2013). En una cierta escala se evidencian procesos de diferenciación social en la sucesión de coronas metropolitanas desde el centro hacia la periferia y desde el eje norte hacia el eje sur, con el predominio de sectores de ingresos altos y medio-altos en el norte, medios en el eje oeste y medios-bajos en el eje sur. Sin embargo, en una aproximación de detalle se pueden distinguir las heterogeneidades, previamente señaladas, al interior de cada uno de estos ejes y zonas. Esta conformación heterogénea al interior se relaciona más directamente con una morfología socioespacial fragmentada, con componentes insulares, microdiferenciaciones y guetos; dicha conformación tiene una implicancia directa en cómo son las necesidades, las condiciones y las prácticas de la movilidad cotidiana y permite identificar una multiplicidad de escenarios metropolitanos. Para el presente trabajo y a modo de ejemplo se han seleccionado tres áreas que serán objeto de análisis y que fueron señaladas en la Figura 1. En primer lugar, las comunas 2 y 14 de la CABA, que se encuentran entre las áreas de ingresos altos y medio-altos de la RMBA. En ella veremos el alcance espacial de las condiciones de atracción de viajes por trabajo doméstico, en un área situada en contacto directo con el centro metropolitano. En segundo lugar, se ha identificado el municipio de Lomas de Zamora, unos 20 km hacia el eje sur, caracterizado por una función dual y una marcada heterogeneidad social, porque recibe y emite viajes de trabajadoras domésticas. En tercer lugar, se remarcó el barrio Cuartel V, situado a unos 50 km del centro metropolitano, en el municipio de Moreno, que representa un típico caso de grupos sociales de ingresos bajos, población vulnerable y condiciones urbanas con carencias importantes, y contribuye a identificar la diversidad de movimientos que se originan en la periferia metropolitana.

## Metodología

El trabajo se basa en un análisis cuantitativo de la movilidad en clave de diferenciación socio territorial. Para la caracterización de los perfiles sociales de las trabajadoras del servicio doméstico se emplearon datos de la EPH e investigaciones que caracterizan a este colectivo de trabajadoras. Para la movilidad, las principales fuentes de datos han sido el Sistema Único de Boleto Electrónico [SUBE] y la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO). El SUBE puso a disponibilidad microdatos de las transacciones realizadas en transporte público durante un día promedio del mes de noviembre de 2019, previo a las impactantes modificaciones de la movilidad producidas en el marco de la pandemia COVID-19<sup>2</sup>. Los beneficios tarifarios de los cuales gozan las trabajadoras del servicio doméstico permiten identificar las transacciones de acceso a las redes de transporte público de manera anónima, con información de las coordenadas de los puntos de acceso, hora, modos de transporte y etapas de viaje en el caso de los viajes multimodales. Si bien estos beneficios tarifarios solo alcanzan a las trabajadoras registradas -quienes representan apenas una parte pequeña del total de las

2 La información fue solicitada por un particular a través de un pedido de acceso a la información pública en las condiciones de la Ley N° 27.275 y se encuentra disponible en [https://qri.cloud/alephcero/sube\\_transacciones](https://qri.cloud/alephcero/sube_transacciones)

trabajadoras debido a las condiciones de informalidad ya descritas- permiten tener una amplia información para analizar algunos de los rasgos de la movilidad por trabajo. Las transacciones asignadas a la tarifa especial para el “personal del trabajo doméstico” superan los 630.000 registros. Mediante una combinación de horarios e identificación de las etapas de viaje se realizó una aproximación a los orígenes y destinos, ya que la base no provee información sobre los puntos de salida de la red de transporte público.

La ENMODO es una encuesta levantada en el año 2010, con 22.500 hogares y 70.000 personas relevadas; territorialmente abarca la CABA y 27 municipios de la provincia de Buenos Aires. Entre la información que proporciona la base de microdatos se puede diferenciar la correspondiente a las trabajadoras del servicio doméstico, considerada una fuente confiable de aproximación general sin un nivel preciso de detalle. Al tratarse de una encuesta de movilidad domiciliaria aporta información sobre todos los modos empleados para la realización de los viajes, los motivos (lo que permite recortar los viajes por trabajo), la duración de los viajes, los horarios de inicio y finalización, y los orígenes y destinos.

Los datos han sido procesados mediante software libre para el procesamiento estadístico y representados en sistemas de información geográfica.

## Resultados de la investigación y discusión

Los resultados de la investigación se describen en tres apartados. En el primero, se presenta la articulación metropolitana resultante de la diferenciación de las localizaciones de residencias y trabajos; en el segundo, se cartografía la espacialidad de las prácticas de movilidad; en el tercer y último apartado, se señalan las condiciones generales en las que se realizan dichas prácticas.

### LUGARES DE RESIDENCIA Y LUGARES DE TRABAJO

Un primer resultado de la investigación es la constatación de la separación estructural de los lugares de residencia y de los lugares de empleo, que en el caso que nos ocupa implica una fragmentación y segregación residencial ya que se trata de dos instancias residenciales correspondientes a hogares con distintos perfiles socioeconómicos.

Las trabajadoras del servicio doméstico remunerado se encuentran residiendo en toda la RMBA. Sin embargo, la cantidad de trabajadoras y el peso relativo de las trabajadoras en cada jurisdicción son diferenciales. En las jurisdicciones con mayor cantidad de población, como la CABA, se verifica la mayor cantidad de trabajadoras residentes pero la mayor población relativa de trabajadoras del servicio doméstico se localiza en los municipios de la segunda corona metropolitana. En el caso de la CABA, la localización predominante es en las villas y

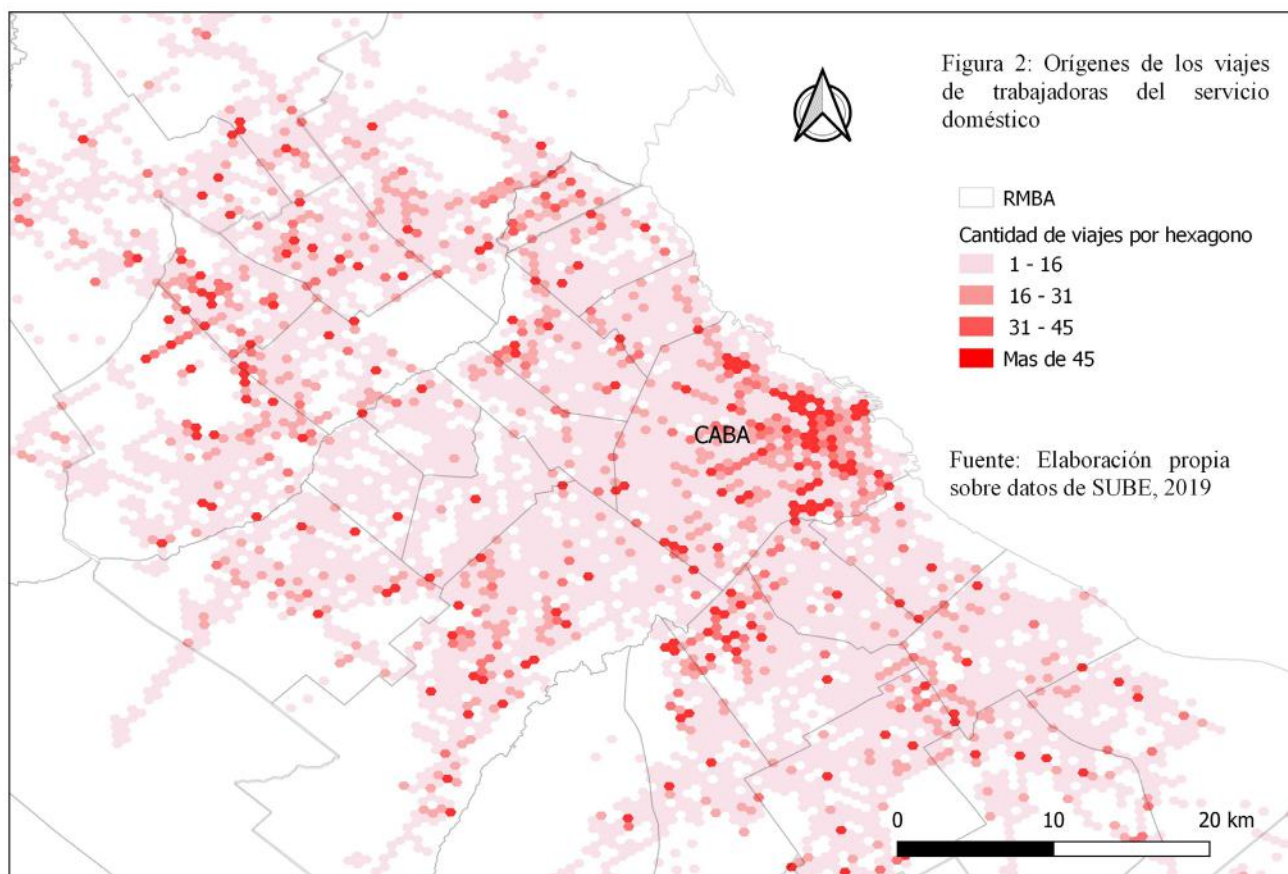
asentamientos, ubicados especialmente en el área sur de la ciudad, en barrios que rodean al área central y en las inmediaciones de centros de transbordo, en condiciones de viviendas deterioradas. En los municipios metropolitanos las localizaciones más masivas se dan en los barrios populares periféricos, especialmente en el segundo cordón del conurbano. En clave de proceso, se observa a lo largo de los años una reducción del peso de la CABA como lugar de residencia y un crecimiento de los municipios del Conurbano (EPH, 2019), en directa vinculación con las dificultades crecientes que enfrentan los sectores populares para acceder a viviendas apropiadas y bien localizadas.

Dos imágenes nos permiten una aproximación a esta distribución locacional. En la Figura 2 se representa, a partir de los datos del SUBE, una muestra de los orígenes de viaje de las trabajadoras del servicio doméstico, agrupados en hexágonos de 600 metros de diámetro. El patrón de heterogeneidad es más visible en los municipios del conurbano, donde los “vacíos” de generación de viajes se corresponden con las áreas de mayor nivel socioeconómico de la Figura 1 (Buzai y Marcos, 2015).



Figura 2.

*Orígenes de viajes del servicio doméstico.*



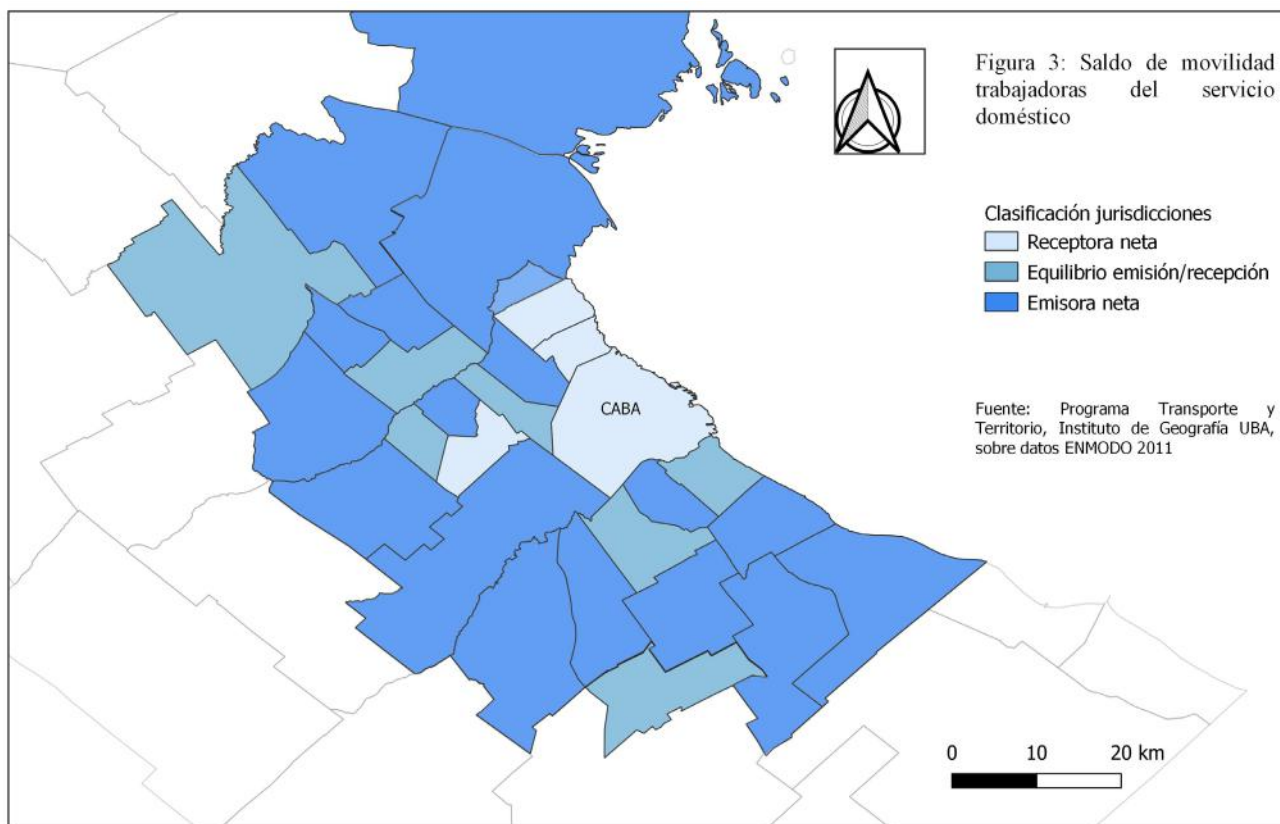
Fuente: Elaboración propia a partir de SUBE, 2019.



La localización de los lugares de trabajo se puede reconstruir de manera indirecta y para ello se ha utilizado la ENMODO. La Figura 3 muestra el saldo entre viajes generados y viajes recibidos de trabajadoras del servicio doméstico, para cada jurisdicción incorporada en la encuesta. Se pueden identificar áreas receptoras netas, con saldos positivos, como la CABA y los municipios del eje norte, destacados en el mapa de Buzai y Marcos (2015) como de nivel socioeconómico muy alto y alto. En la CABA reside el 14% del total de trabajadoras domésticas, pero trabaja el 38% del total (EPH, 2019). Estas observaciones van en línea con análisis realizados para el conjunto de trabajadores asalariados del sector servicios en otras ciudades latinoamericanas (Rodríguez Vignoli, 2008). En la primera corona existe cierta situación de equilibrio entre viajes emitidos y viajes recibidos, en tanto que los municipios de la segunda corona son emisores netos. Esta mirada esquematizada debe matizarse, si se considera que en algunos municipios periféricos existe también cierto balance, debido a las heterogéneas condiciones de las periferias que reúnen asentamientos populares, conjuntos de vivienda social y urbanizaciones cerradas (Buzai y Marcos, 2015).

Figura 3.

*Saldo de movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico.*



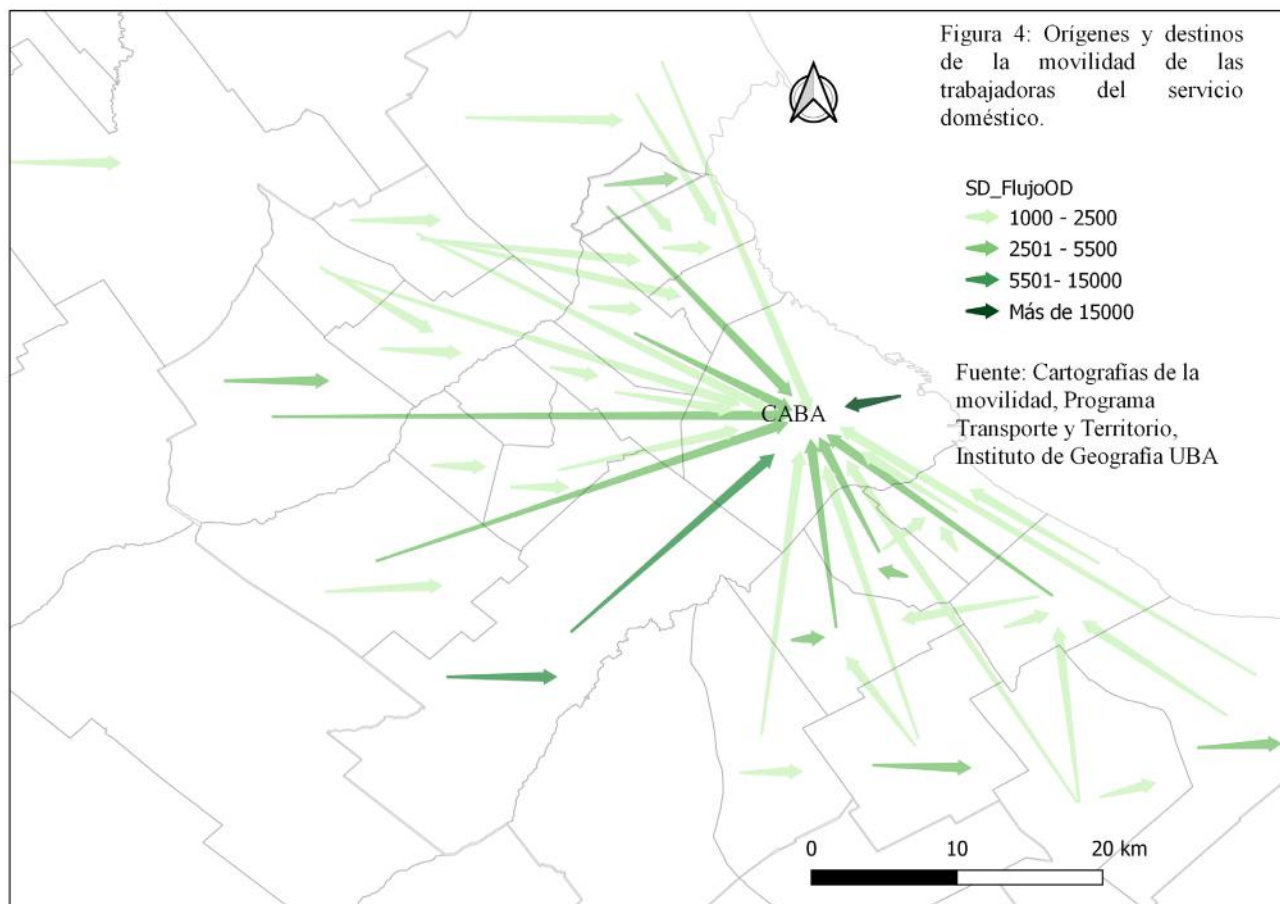
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de “Encuesta de movilidad domiciliaria” (2011).

## LA ESPACIALIDAD DE LOS FLUJOS: TRES SUBSISTEMAS DE MOVILIDAD

Un segundo elemento derivado del análisis de los datos define la espacialidad de los movimientos por trabajo.

**Figura 4.**

*Orígenes y destinos de la movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico.*



Fuente: Cartografías de la movilidad, Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires, sobre la base de “Encuesta de movilidad domiciliaria” (2011) y Gutiérrez (2020).

El mapa de los flujos por trabajo del servicio doméstico, representados en la Figura 4, refleja la constitución de tres sistemas de movilidad diferentes.

Un primer sistema de movilidad es el de alcance “metropolitano” que revela la atracción diferencial de la CABA y explica el saldo positivo presentado anteriormente. La CABA recibe trabajadoras de prácticamente todas las jurisdicciones metropolitanas, y muestra una centralidad característica de una metrópolis como Buenos Aires, en donde el proceso de suburbanización de los sectores de ingresos más altos es relativamente reciente (Torres, 1993). Las redes de transporte de carácter predominantemente radial facilitan la accesibilidad hacia las áreas centrales e inducen a una movilidad periferia-centro que ha sido históricamente dominante en la ciudad.

El segundo sistema de movilidad observable es el que denominamos “subregional”, es decir que se resuelve entre municipios vecinos y habitualmente alineados sobre los ejes radiales de circulación. En general también reproducen el sentido de movimiento periferia-centro, destacándose algunos municipios del primer cordón metropolitano como atractores de viajes.

El tercer sistema, y el de mayor peso cuantitativo, es el “local”, es decir, los viajes que se inician y terminan dentro de una misma jurisdicción. La CABA es el principal ejemplo de este movimiento local. Sin embargo, es todavía más interesante, desde el punto de vista de la división social del espacio, que en muchos municipios -aún en los periféricos- se observan estos viajes internos. En los municipios más consolidados, los barrios con mejores niveles socioeconómicos atraen viajes desde los barrios con menores niveles socioeconómicos. En los municipios periféricos, una parte importante de estos desplazamientos tiene como destinos las urbanizaciones cerradas (Blanco *et al.*, 2013). Este punto constituye un elemento más que evidencia la condición de heterogeneidad y fragmentación de los territorios cuando son observados en distintas escalas.

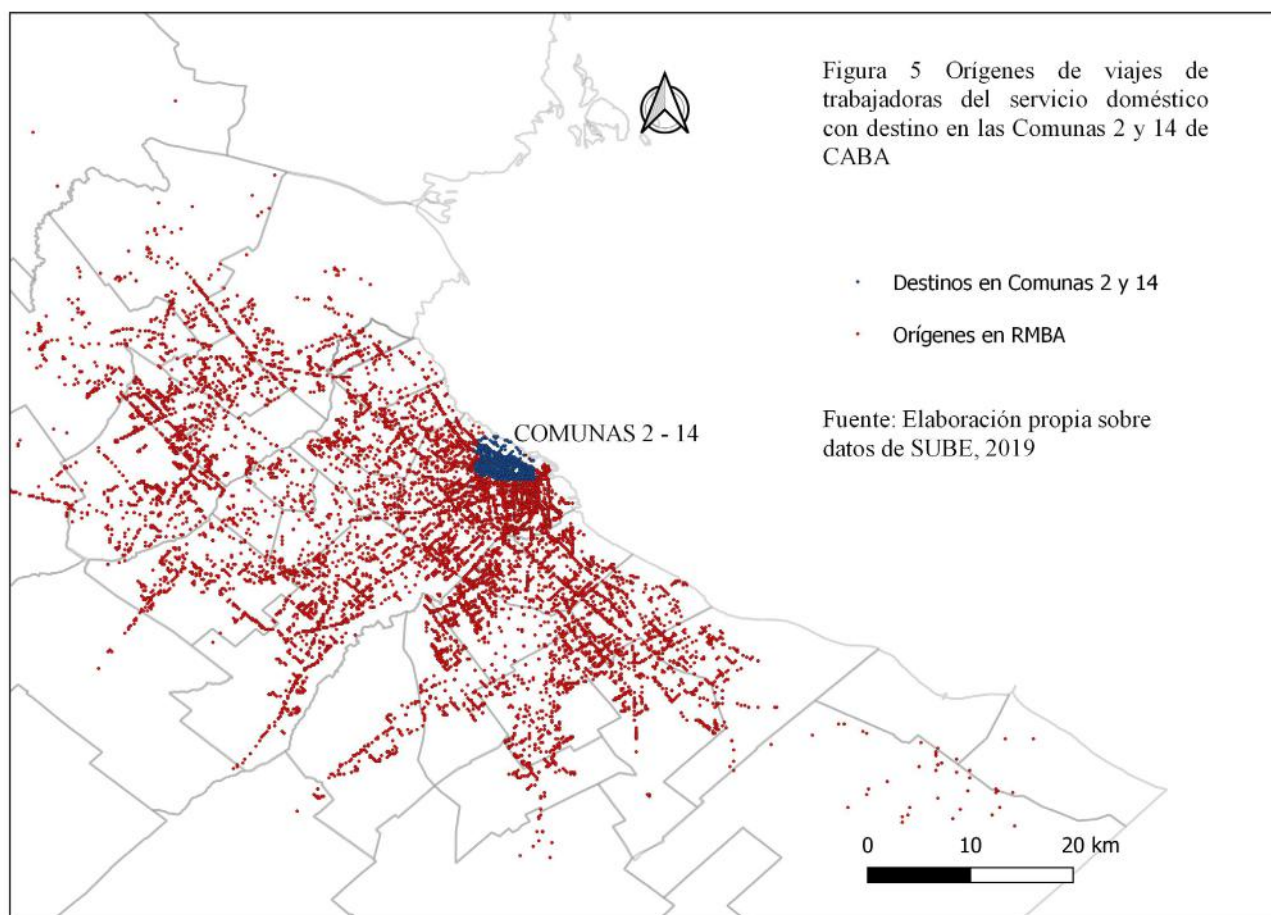
## ESCENARIOS SELECCIONADOS DE LA MOVILIDAD DE LAS TRABAJADORAS DOMÉSTICAS

La base de datos SUBE permite recortar registros para analizar algunos de los escenarios de la movilidad metropolitana derivados de este estudio. Presentaremos tres casos a modo de ejemplo.

El primer caso está representado por los viajes de las trabajadoras del servicio doméstico hacia áreas de niveles socioeconómicos altos de la CABA, representadas por las Comunas 2 y 14. Se trata de comunas donde históricamente han habitado hogares con niveles de ingresos elevados en áreas densas de población y empleo, cercanas al centro metropolitano, con equipamiento completo, una oferta diversificada de servicios de todo tipo y elevada accesibilidad desde toda la RMBA. La Figura 5 muestra los orígenes de viajes que tienen su destino en estas comunas y ejemplifica un tipo de sistema de movilidad metropolitano que articula lugares distantes desde todos los ejes y zonas que conforman la RMBA.

Figura 5.

*Orígenes de viajes de trabajadoras del servicio doméstico con destino en las Comunas 2 y 14.*



Fuente: Elaboración propia sobre datos de SUBE, 2019.

El segundo caso que proponemos recupera los viajes de trabajadoras del servicio doméstico desde y hacia Lomas de Zamora, un municipio muy consolidado de la primera corona en el eje sur. Lomas de Zamora tiene un saldo de movilidad de trabajadoras del servicio doméstico levemente negativo: se originan allí más viajes que los recibidos, dando cuenta de la heterogeneidad dominante en varias de las unidades político-administrativas de la RMBA. En Lomas de Zamora residen hogares de ingresos medios y medio altos, con centralidades fuertes desde el punto de vista de la oferta de comercios y servicios (Vecslir *et al.*, 2018), junto a barrios populares desde los cuales parten cotidianamente las trabajadoras hacia otros del propio municipio y hacia la CABA. Si las centralidades muestran dotación completa de equipamientos y diversificación de la oferta comercial y de servicios, los barrios populares, en cambio, presentan grandes carencias en términos de redes de servicios urbanos y de disponibilidad de transporte público.

Al mismo tiempo, Lomas de Zamora también recibe trabajadoras desde municipios vecinos, como se puede observar en las Figuras 6 y 7. Orígenes y destinos se diferencian dentro del municipio de acuerdo con la distinción del espacio social. Este doble juego ilustra de alguna manera la presencia de los tres sistemas de movilidad señalados: viajes dentro del propio municipio, viajes entre municipios vecinos preferentemente alineados en el corredor de circulación y viajes de alcance metropolitano hacia la CABA.

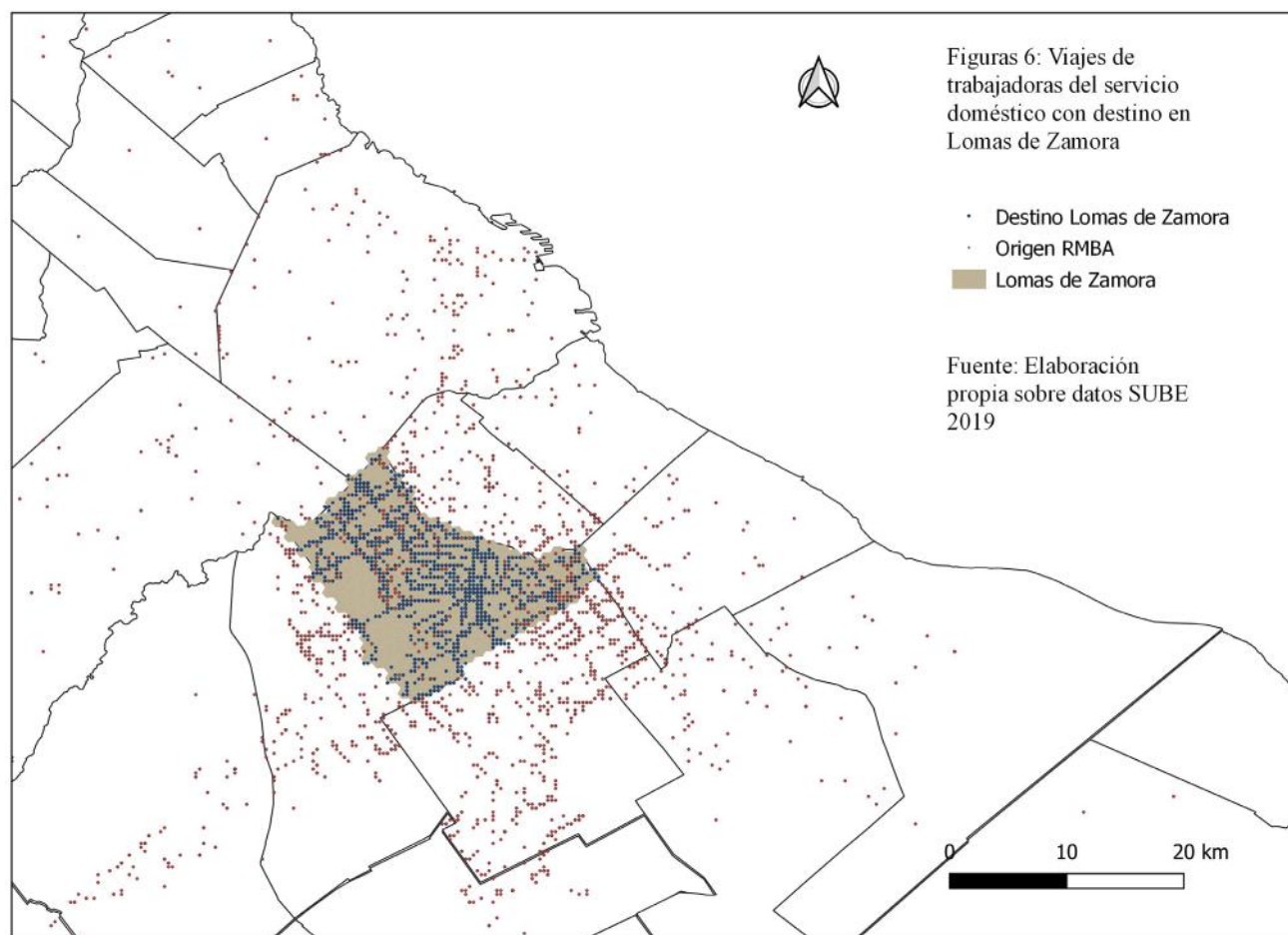
El tercer caso seleccionado toma como base los orígenes de viaje en Cuartel V, una localidad del municipio de Moreno, ubicado en la segunda corona metropolitana. Se trata de un barrio con un elevado porcentaje de población vulnerable y con rasgos típicos de las áreas suburbanas en construcción, las que muestran procesos de baja densidad e intensidad de tipo urbano (Indovina, 2004) en los cuales las viviendas se van completando a lo largo de los años y hay un déficit de servicios básicos como el pavimento y el tendido de redes de agua y saneamiento. Cuartel V se caracteriza también por un importante activismo social, con iniciativas que llegaron a la prestación de un servicio de transporte propio ante la ausencia de una oferta de transporte formal regulada. En este tipo de ámbitos, el territorio actúa como un referente importante en las redes de recomendaciones que facilitan el acceso de las trabajadoras al empleo (Frega, 2019).

Los destinos de las trabajadoras domésticas que residen en Cuartel V también ilustran los tres sistemas de movilidad, como puede observarse en la Figura 8. Los viajes dentro del propio municipio y, en parte, los que se dirigen hacia municipios vecinos están fuertemente asociados con los modelos de expansión urbana que han caracterizado la RMBA en las últimas décadas. Se trata de una combinación de urbanizaciones cerradas, barrios populares y vivienda social, que conforma una periferia heterogénea, discontinua y con una trama de circulación fragmentada. Una importante articulación se produce entre la demanda de servicios de las urbanizaciones cerradas y los hogares de los barrios populares aledaños, lo que da origen a movilidades de corta distancia, pero complejas desde el punto de vista de la duración, las formas de acceso, los dispositivos de control de las urbanizaciones y la disponibilidad de modos de transporte, tal como hemos reconstruido en otras investigaciones a partir de abordajes cualitativos (Blanco *et al.*, 2013). Los viajes entre municipios se dirigen también hacia áreas consolidadas de hogares de ingresos más altos, como los del eje norte. Los viajes de escala metropolitana tienen como destino la CABA.



Figura 6.

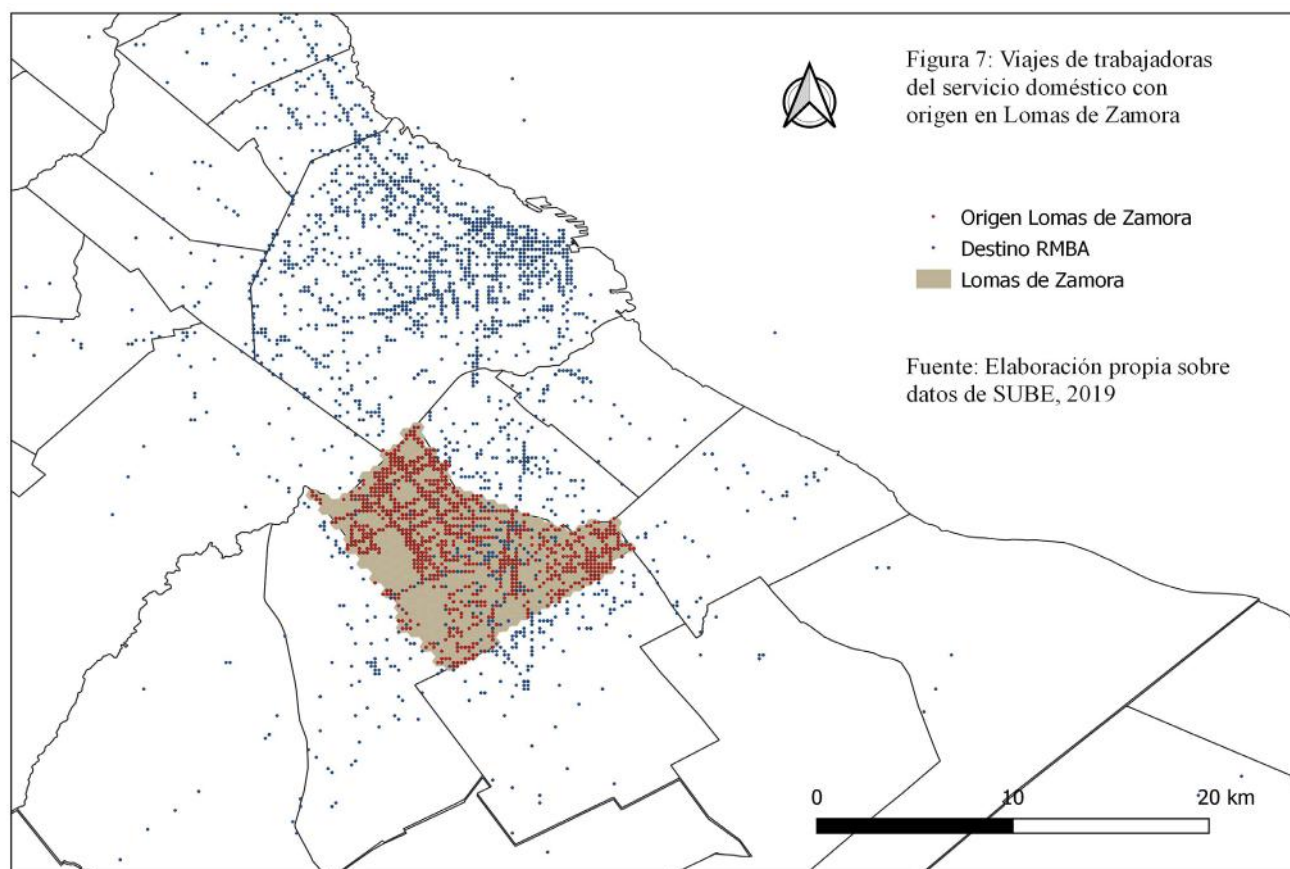
*Viajes de trabajadoras del servicio doméstico con destino en Lomas de Zamora.*



Elaboración propia sobre datos de SUBE, 2019.

Figura 7.

*Viajes de trabajadoras del servicio doméstico con origen en Lomas de Zamora.*

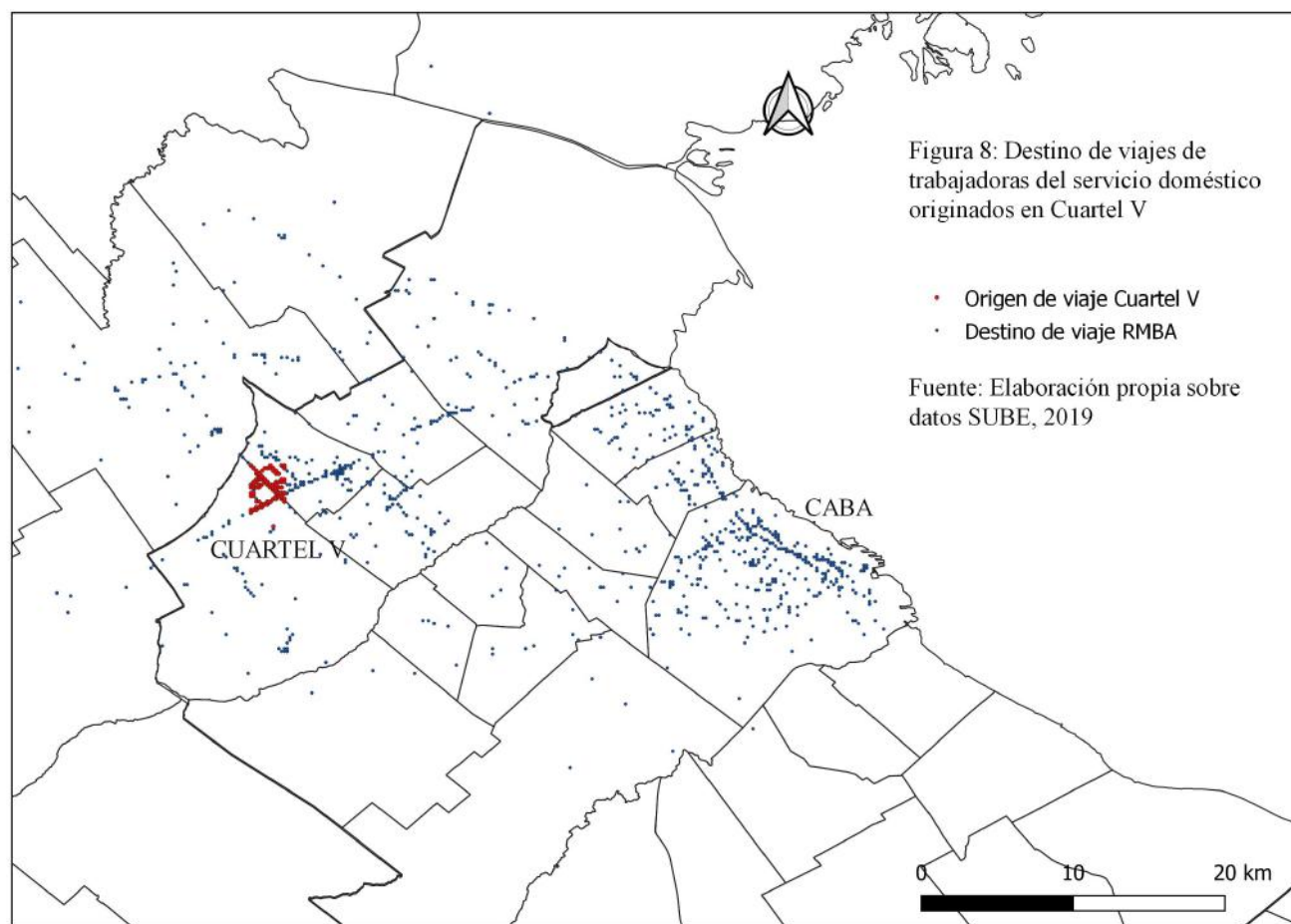


Fuente: Elaboración propia sobre datos de SUBE, 2019.



Figura 8.

*Destino de viajes de trabajadoras del servicio doméstico originados en Cuartel V.*



Fuente: Elaboración propia sobre datos SUBE, 2019.

## **LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD: UNA APROXIMACIÓN AGREGADA**

La segunda línea de resultados se refiere a las condiciones en que se desarrollan las prácticas de la movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico, basados en el procesamiento de datos de ENMODO.

En primer lugar, cabe señalar el uso diferencial de los modos de transporte durante las etapas del viaje al trabajo. Las trabajadoras del servicio doméstico son usuarias intensivas del transporte público, esta modalidad representa casi el 90% de los viajes realizados. El 10% restante corresponde a los viajes realizados a pie y en bicicleta, siendo insignificante la cantidad de viajes en automóvil particular (y en esos casos solo como acompañante del conductor). Existen estudios previos (Gutiérrez y Pereyra, 2018) que ya identificaron este rasgo como característico de la movilidad de género. Y ahí radica la importancia que tienen las políticas públicas orientadas tanto a la accesibilidad en transporte público como a las condiciones en las que se desarrollan los circuitos peatonales (Jirón, 2017), atendiendo a los tres sistemas de movilidad que hemos identificado para las trabajadoras domésticas. De particular importancia es el acceso en modos públicos en los sistemas locales articulados con las urbanizaciones cerradas (Blanco *et al.*, 2013), que están insertas en un espacio configurado para una movilidad dominante en automóvil particular que subordina el resto de las movilidades.

En segundo lugar, las distancias sociales y físicas de la ciudad desigual se traducen en la necesidad de realizar más cantidad de combinaciones modales de las que realizan el resto de los trabajadores según datos de ENMODO. Si bien las redes de transporte están predominantemente configuradas para el movimiento hogar-trabajo, los destinos de viajes de las trabajadoras domésticas no se corresponden con la geografía de la producción metropolitana sino con los rasgos de la geografía social fragmentada y dispersa que hemos presentado anteriormente. Solo el 20% de los trabajadores metropolitanos debe utilizar más de un modo para concretar su llegada al trabajo, en tanto que ese valor se eleva al 34% en el caso de las trabajadoras del servicio doméstico. Esto, unido al uso intensivo del transporte público por parte de las trabajadoras del servicio doméstico, refuerza la necesidad de una atención a la organización de los sistemas de transporte en una mirada integral sobre los modos y sus articulaciones.

En tercer lugar, la duración de viaje por trabajo de cada trabajadora doméstica es en promedio mayor que la del resto de los trabajadores metropolitanos; solo son comparables a los tiempos de viaje de los trabajadores de la construcción. De alguna manera, estos trabajadores comparten muchas características con las trabajadoras del servicio doméstico en cuanto a sus localizaciones residenciales y la diversidad de destinos del viaje al trabajo –que además es cambiante en el tiempo–. Estos hallazgos ponen matices relevantes a los análisis generales que dan cuenta de una mayor duración de los viajes por trabajo de los hombres con respecto a las mujeres en Buenos Aires (Quiros *et al.*, 2014). A pesar de la importancia de los sistemas de movilidad locales, sabemos que los viajes largos constituyen una característica propia del sistema metropolitano y los tiempos que implica el acceso a las redes troncales desde los espacios intersticiales –propios de la segregación de los barrios populares– impactan en la duración total que tiene el viaje al trabajo y en la jornada laboral si es considerada integralmente. Aun en los sistemas locales hemos encontrado distancias cortas, pero con largos tiempos de viaje para acceder a los empleos en las urbanizaciones cerradas. Esto es debido a las rupturas en las tramas

circulatorias, las restricciones que establecen los muros y las puertas únicas de acceso a las urbanizaciones, los dispositivos de control de acceso y las largas distancias a recorrer en su interior hasta llegar al hogar que constituye el lugar de trabajo (Blanco *et al.*, 2013). Similares condiciones se han encontrado en estudios sobre otras ciudades de Latinoamérica (Fleischer y Marín, 2019) que con una metodología distinta –las narraciones de los sujetos– identifican los mismos rasgos que se han abordado aquí de forma agregada y cuantitativa. Las condiciones particulares de las trabajadoras del servicio doméstico hacen más complejas las consideraciones habituales, que señalan que las mujeres suelen buscar trabajo más cerca de sus hogares para atender al mismo tiempo las funciones reproductivas al interior del hogar (Jirón, 2017). Todas estas dificultades propias de la movilidad cotidiana tienen implicancias significativas en las condiciones de vida de las trabajadoras, tanto en la falta de tiempo para la realización de otras actividades como en las relaciones interpersonales dentro del ámbito doméstico.

## Conclusiones

La división social del espacio residencial y la movilidad son dimensiones claves para analizar cuestiones de equidad y de vulnerabilidad social. Las trabajadoras del servicio doméstico son un colectivo donde podemos abordar estas cuestiones con particular claridad, al poner en relación una geografía social heterogénea y diferenciada a través de relaciones laborales y a través de las interacciones cotidianas asociadas con la movilidad. En este sentido, constituyen una mirada sobre algunas de las condiciones más críticas de movilidad dentro del variado espectro metropolitano y alertan sobre la simplificación en la que suele incurrirse al generalizar las movilidades metropolitanas en patrones únicos.

Las trabajadoras del servicio doméstico de Buenos Aires representan una importante porción de la fuerza de trabajo femenina, con particulares condiciones de vulnerabilidad social. Ser trabajadoras migrantes con bajas credenciales educativas, ser jefas de hogares con hijos a cargo, bajos ingresos y la precariedad en las relaciones laborales son las diversas dimensiones de esa vulnerabilidad. El funcionamiento de los mercados inmobiliarios y las dificultades de acceso a la vivienda actúan en conjunto para que esa vulnerabilidad se exprese en una diversidad locacional que incluye algunos enclaves en áreas centrales pero una localización mayoritaria en áreas periféricas.

En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), el punto de partida es un espacio social diferenciado y desigual que, además, debe ser considerado en la complejidad de procesos de fragmentación, microdiferenciaciones y enclaves. Se pueden reconocer así tendencias estructurales que enmarcan la RMBA en cierta escala, y heterogeneidades que surgen de miradas focalizadas en otras escalas. La complejidad de los saldos de la movilidad cotidiana de las distintas jurisdicciones que componen el territorio metropolitano da cuenta de esta diversidad.

Esta geografía variada del espacio residencial se corresponde también con una geografía variada de los flujos de movilidad por trabajo del servicio doméstico. En este colectivo de trabajadoras se expresan amplificados varios de los rasgos más conflictivos de la movilidad de las mujeres recogidos por la literatura específica que, además, representan situaciones extremas de precarización laboral dentro del conjunto de las mujeres trabajadoras.

Las trabajadoras del servicio doméstico realizan viajes más largos, utilizan masivamente el transporte público y realizan más transbordos que el resto de los trabajadores metropolitanos. Estas condiciones implican esfuerzos personales para el acceso al lugar del trabajo, restricciones en la disponibilidad de tiempo para la vida social, limitaciones en el acceso a oportunidades y recursos metropolitanos y una fuerte dependencia directa de las políticas públicas en materia de transporte. Esta mirada general e integradora sobre las prácticas de movilidad requiere estrategias complementarias para recuperar esas prácticas encarnadas en los sujetos, que no han sido especialmente abordadas por este artículo pero que permitirían ampliar las dimensiones para analizar la interdependencia de las movilidades entre sí y una inserción más detallada dentro de la línea que aborda los aspectos en torno a la movilidad del cuidado.

La espacialidad de los desplazamientos que estudiamos da cuenta de la distinción de tres subsistemas de movilidad: local, subregional y metropolitano. Los tres casos presentados ilustran esta diversidad de situaciones y es dicha combinación de casos la que ayuda a comprender las dinámicas metropolitanas actuales, en ciudades de escenarios de interacción múltiples y temporalidades sociales diversas.

El análisis de la movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico pone en juego un interrogante sobre las condiciones de producción de la ciudad metropolitana y, en particular sobre las políticas laborales, de vivienda y de transporte. Pese a que la ciudad es una construcción histórica, creemos que tal interrogante se acentúa en relación con las tendencias recientes que parecen estar acrecentando la inequidad socioterritorial y para nada promoviendo una mayor inclusión social, ni generando mejores condiciones de acceso a la vivienda y a los servicios urbanos, ni organizando sistemas de transporte público eficaces y en condiciones de atender a las necesidades de los sectores más vulnerables.

## Referencias bibliográficas

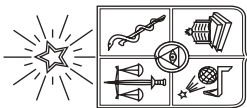
- Ascher, F. (2004). Les sens du mouvement: modernités et mobilités. En S. Allemand, F. Ascher, y J. Lévy, (Dirs.), *Les sens du mouvement*. Belin.
- Batthyány, K. (2020). Miradas latinoamericanas al cuidado. En K. Batthyány (Coord.), *Miradas latinoamericanas a los cuidados* (pp. 11-52). CLACSO, Siglo XXI
- Blanco, J., Bosoer, L., y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (18). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977>
- Blanco, J., Bosoer, L., Gamba Bary, F., y San Cristobal, D. (2013). Movilidad cotidiana y trabajo. El caso de los trabajadores en urbanizaciones cerradas de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En A. Suarez Mestre (Comp.), *Estudios sobre las condiciones laborales en la provincia de Buenos Aires. Monografías participantes del Tercer Concurso Biale Massé* (pp. 298- 334). Ministerio de Trabajo de la Provincia de Buenos Aires.
- Borgeaud-Garciandía, N. (2018). Introducción. En N. Borgeaud-Garciandía, *El trabajo de cuidado* (pp. 13-29). Fundación Medifé.
- Borgeaud-Garciandía, N. (2020). Entre desarrollo y fragmentaciones: estudios y panorama del cuidado remunerado en Argentina. En N. Guimarães e H. Hirata (Comps.), *El cuidado en América Latina* (pp. 27-73). Fundación Medifé.
- Buzai, G. y Marcos, M. (2015). El mapa social de Buenos Aires. *Geografía y Sistemas de Información Geográfica*, 7(7), 90-100.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D. Society and Space*, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Cuenya, B. (2018). Consensos y puntos de debate en torno a los conceptos de segregación y fragmentación urbanas. *RIURB, Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 14, 1-4. <http://hdl.handle.net/2117/130363>
- Dirección General de Estadísticas y Censos. (2016). *Servicio doméstico en hogares particulares: condiciones de vida y características sociolaborales. Año 2014*. Autor.
- Duhau, E. (2013). La división social del espacio metropolitano. Una propuesta de análisis. *Nueva Sociedad*, (243), 79-91
- Encuesta de movilidad domiciliaria ENMOD0. Base de datos Área Metropolitana de Buenos Aires. (2011). Ministerio del Interior y Transporte.
- Encuesta permanente de hogares - EPH. (2019). Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INDEC.
- Fleischer, F. y Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *EURE*, 45(135), 27-47. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612019000200027>
- Frega, M. (2019). Mujeres y trabajos en el conurbano reciente (Argentina). Apuntes en clave feminista. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 3(5).
- Groisman, F. y Sconfienza, M. E. (2012). *El servicio doméstico en Argentina. Informe de situación 2004-2012*. CITRADIS. [http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/docin/docin\\_citradis\\_i\\_001.pdf](http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/docin/docin_citradis_i_001.pdf)
- Groisman, F. y Suárez, A. L. (2010). Segregación residencial e inserción laboral en el Conurbano Bonaerense. *Población de Buenos Aires*, 7(11), 7-28.
- Guimarães, N. e Hirata, H. (Comps.). (2020). *El cuidado en América Latina*. Fundación Medifé.

- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2).
- Gutiérrez, A. (2020). *Atlas ENMODO Encuesta Movilidad Domiciliaria. Cartografías de movilidad del AMBA 2009-2010*. El Guión.
- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2018). ¿Patrón de género? Un análisis de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas. En *XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Innovando para repensar en el transporte urbano. Libro de actas* (pp. 659-672). ALATPU.
- Haesbaert, R. (2004). *Dos múltiples territorios a multiterritorialidad*. Septiembre.
- Indovina, F. (2004). La ciudad difusa. En A. M. Ramos (Coord.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 49-59). Universitat Politècnica de Catalunya.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 28(85), 11-29. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>
- Jaramillo Fonnegra, V. y Rosas, C. A. (2014). En los papeles: de servidoras domésticas a trabajadoras. El caso argentino. *Estudios de Derecho*, 71(158), 195-217. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/red/article/view/24166>
- Jirón, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y de movilidad del cuidado. En M. Rico y O. Segovia (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 405-432). CEPAL.
- Kaufmann, V., Bergman, M., y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Kozak, D. (2018). Revisitando el debate sobre la Fragmentación Urbana. Una década y media después de “Splintering Urbanism”. *RIURB, Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (14), 15-22. <https://raco.cat/index.php/RIURB/article/view/351858>
- Lévy, J. (2001). Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia*, 3(6), 7-17. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2001.v3i6.a13407>
- Lévy, J. y Lussault, M. (2003). Capital spatial. En *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin.
- Lexartza, L., Chaves, M. J., y Carcedo, A. (2016). *Políticas de formalización del trabajo doméstico remunerado en América Latina y El Caribe*. OIT.
- Lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires. (2006). Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial.
- Magliano, M. (2017). Las trabajadoras invisibles: experiencias laborales de mujeres migrantes en Argentina. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 1(1), 1-23
- Messina, G. (2015). *Inserción de las trabajadoras domésticas paraguayas a partir de las reformas laborales y migratorias en Argentina*. Oficina de País de la OIT para la Argentina.
- Miralles, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Ariel.
- Neffa, J. C. (Coord.). (2008). *La informalidad, el trabajo precario y el empleo no registrado en la provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Trabajo de la Provincia de Buenos, CEIL-PIETTE CONICET.

- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J., Nóvoa, A., y Temenos, C. (2018). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(2), 346-360. <https://doi.org/10.1111/tran.12287>
- Pereyra, F. y Tizziani, A. (2014). Experiencias y condiciones de trabajo diferenciadas en el servicio doméstico. Hacia una caracterización de la segmentación laboral del sector en la ciudad de Buenos Aires. *Trabajo y Sociedad*, (23).
- Quiros, T. P., Mehndiratta, S. R., y Ochoa, M. C. (2014). *Gender, travel and job access: evidence from Buenos Aires*. BID.
- Rodríguez, C. y Pautassi, L. (2014). *La organización social del cuidado de niños y niñas. Elementos para la construcción de una agenda de cuidados en Argentina*. ELA/CIEPP/ADC.
- Rodríguez, G. (2013). El uso de zonas censales para medir la segregación residencial. Contraindicaciones, propuesta metodológica y un estudio de caso: Argentina 1991-2001. *EURE*, 39(118), 97-122. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612013000300005>
- Rodríguez, G. y Kozak, D. (2014). Expansión física y demográfica y cambios en la densidad de la aglomeración Gran Buenos Aires, 1750-2010. *Población de Buenos Aires*, 11(20), 7-36.
- Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*, 34(103), 49-71. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environmental and Planning A*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Soto Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146.
- Sistema Único de Boleto Electrónico. (2019). Base de datos Noviembre. Ministerio de Transporte.
- Torres, H. (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. FADU, UBA.
- Vapñarsky, C. (2000). *La aglomeración gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. EUDEBA.
- Vasconcellos, E. (1998). *Transporte urbano, espaço e equidade*. NetPress.
- Vecslir, L., Blanco, J., Maestrojuán, P., Nerome, M., Sciutto, F., y Rodríguez, L. (2018). *Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Café de las Ciudades-Editorial de la Facultad Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.



# revista invi



**Revista INVI** es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinarios y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

**Directora:** Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

**Editor:** Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

**Editores asociados:** Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Pablo Navarrete, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Juan Pablo Urrutia, Universidad de Chile, Chile

**Coordinadora editorial:** Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

**Asistente editorial:** Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

## COMITÉ EDITORIAL:

Dr. Víctor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: [revistainvi@uchilefau.cl](mailto:revistainvi@uchilefau.cl)

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0  
Internacional (CC BY-SA 4.0)