



QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos

ISSN: 2250-4060

quid16@sociales.uba.ar

Universidad de Buenos Aires

Argentina

Navarrete, María José

Dimensiones de la segregación socioespacial y la movilidad cotidiana en conflictos relacionados con el patrimonio: aportes desde Chacras de Coria, Mendoza

QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 19, 2023, Enero-Junio

Universidad de Buenos Aires

Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559676013006>

- 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

Dimensiones de la segregación socioespacial y la movilidad cotidiana en conflictos relacionados con el patrimonio: aportes desde Chacras de Coria, Mendoza

María José Navarrete

Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Cuyo, Diplomada en Políticas Sociales, Pobreza y Territorio por la Universidad Alberto Hurtado y Licenciada en Sociología por la Universidad Nacional de Cuyo. Becaria postdoctoral del Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) con lugar de trabajo en el Instituto de Ciencias Sociales, Humanas y Ambientales (INCIHUSA) en el Centro Científico Tecnológico (CCT) Mendoza, Argentina.

ORCID: 0000-0002-5788-1203

E-mail: mariaj1.navarrete@gmail.com

Fecha de recepción: 11/11/2022

Aceptación final: 24/03/2023

Este artículo expone los hallazgos de una investigación realizada en áreas de extensión periférica en una ciudad intermedia de Argentina, que posibilitan problematizar sobre la imbricación de dimensiones de la segregación socioespacial y la movilidad cotidiana con conflictividades en las cuales emerge la relevancia de las relaciones construidas con el pasado histórico y la defensa en torno al patrimonio para la comunidad de Chacras de Coria. La investigación se basa en aportes teóricos provenientes de la perspectiva de la producción social del espacio, así como también de los campos de estudios sobre segregación y movilidad. En la metodología buscamos aproximarnos a la perspectiva de los habitantes. Como resultado general, podemos anticipar que en estos conflictos por el patrimonio en Chacras se observa la potencialidad de revertir o atenuar las dinámicas mercantilistas que actualmente orientan el desarrollo urbano.

Palabras clave: segregación, movilidades, conflictos urbanos, patrimonio, periferias.

Dimensions of socio-spatial segregation and daily mobility in conflicts related to heritage: contributions from Chacras de Coria, Mendoza

Abstract

This article presents the findings of a research conducted in peripheral extension areas in an intermediate city of Argentina, which make it possible to problematize about the interweaving of dimensions of socio-spatial segregation and daily mobility

with conflictivities in which the relevance of the relationships built with the historical past and the defense around heritage emerges for the community of Chacras de Coria. The research is based on theoretical contributions from the perspective of the social production of space, as well as from the fields of segregation and mobility studies. In the methodology we seek to approach the perspective of the inhabitants. As a general result, we can anticipate that these conflicts over patrimony in Chacras have the potential to reverse or attenuate the mercantilist dynamics that currently guide urban development.

Keywords: segregation, mobilities, urban conflicts, heritage, peripheries.

1. Introducción

En el marco de una investigación sobre dinámicas de desigualdad en la producción de ciudades, a partir de la interrelación entre segregación socioespacial y movilidad urbana cotidiana en la configuración de modos de habitar, realizada sobre áreas de crecimiento significativo del Área Metropolitana Mendoza (AMM) durante las dos primeras décadas del siglo XXI, surgió como problemática relevante las relaciones construidas con el pasado histórico y las valoraciones en torno al patrimonio por la comunidad de Chacras de Coria en el departamento de Luján de Cuyo de dicha área metropolitana (Navarrete, 2021). Estos hallazgos, inesperados en el marco de esta investigación, posibilitaron explicar el rol clave de elementos inmateriales y simbólicos en la construcción de identidades y afectos hacia el espacio habitado entre grupos sociales de alto poder adquisitivo. Estos elementos abarcan prácticas y valoraciones relacionadas con la segregación socioespacial y la movilidad urbana cotidiana.

Este artículo expone el proceso de urbanización en Chacras durante las primeras décadas del siglo XXI y las significancias de este proceso para sus habitantes. Aquí, son centrales los vínculos con el pasado histórico y las conflictividades originadas en momentos de vertiginosos cambios urbanos alrededor de lo que los habitantes valoran como patrimonio de su lugar. Consideramos un aporte para los estudios urbanos y patrimoniales profundizar en las perspectivas de sectores de alto poder adquisitivo localizados en un área de extensión periférica de una ciudad intermedia, lo cual es poco frecuente en ambos campos de estudios. En el primero son más frecuentes las investigaciones sobre el concepto de patrimonio, sobre el rol del patrimonio en la mercantilización de la ciudad o en la dinamización de ciertas áreas de la ciudad, o bien, respecto a las acciones estatales sobre bienes considerados patrimoniales. En el segundo campo de estudios, por lo general se aborda la segregación y las movilidades en relación con grupos vulnerables, y en áreas urbanas de mayor escala.

La perspectiva de la producción social del espacio posibilitó observar la permanencia en las ciudades de distintos tiempos históricos y de formas de producir el espacio características de cada uno, así como también, considerar que el espacio es producido por prácticas espaciales de actores con diferentes lógicas, con distinta capacidad de incidir en su construcción y con distintas visiones al respecto (Lefebvre, 1972). Por esto, fue posible ahondar en contradicciones y conflictividades que atraviesan los modos de habitar la ciudad. Aquí nos centramos en la perspectiva

de los habitantes. La información se obtuvo a partir de entrevistas semiestructuradas, en su mayoría realizadas durante 2019, luego, en 2020 se cotejó la información construida con nuevas consultas a referentes claves y con recorridos peatonales por el distrito. En las entrevistas se indagó sobre cómo los habitantes construyeron la localización de su vivienda y cómo efectúan sus movilidades cotidianas, por lo tanto, para seleccionar informantes se combinaron distintos criterios relevantes para estos fenómenos: la modalidad de acceso al suelo urbano o la vivienda,¹ la edad y el género. El corte se estableció al lograr la saturación teórica.

En las entrevistas surgieron emergentes, entre estos los más relevantes fueron los vínculos con la historia del lugar y las posturas frente al avance urbano. Estos emergentes constituyen también aportes relevantes para los estudios patrimoniales sobre el AMM, y en particular sobre Chacras de Coria, centrados en conocer y preservar el patrimonio (Esteves, Cremaschi y Martedí, 2021; Equipo Historia y Conservación Patrimonial, 2022), así como también, visibilizan otros aspectos de las organizaciones vecinales involucradas en la defensa del patrimonio y de las alianzas construidas por estas (González Bracco, 2013, 2014). Además, se complementó con información de otras fuentes: análisis de documentos de planificación en ordenamiento territorial de Luján y Chacras, recorridos peatonales por el área, consulta a fuentes periodísticas, y también participación en eventos culturales, movilizaciones y grupos de *WhatsApp*.

En este artículo se expone, primero, la construcción del entorno urbano en Chacras durante las dos primeras décadas del siglo XXI. Luego, se presentan los conflictos que generan algunas intervenciones estatales en la movilidad. Profundizamos en aspectos de estos que se tornaron significativos a partir de la segregación y la movilidad: primero, las relaciones con la historia y el patrimonio como mecanismos de diferenciación social, segundo, la construcción de alianzas y su potencialidad.

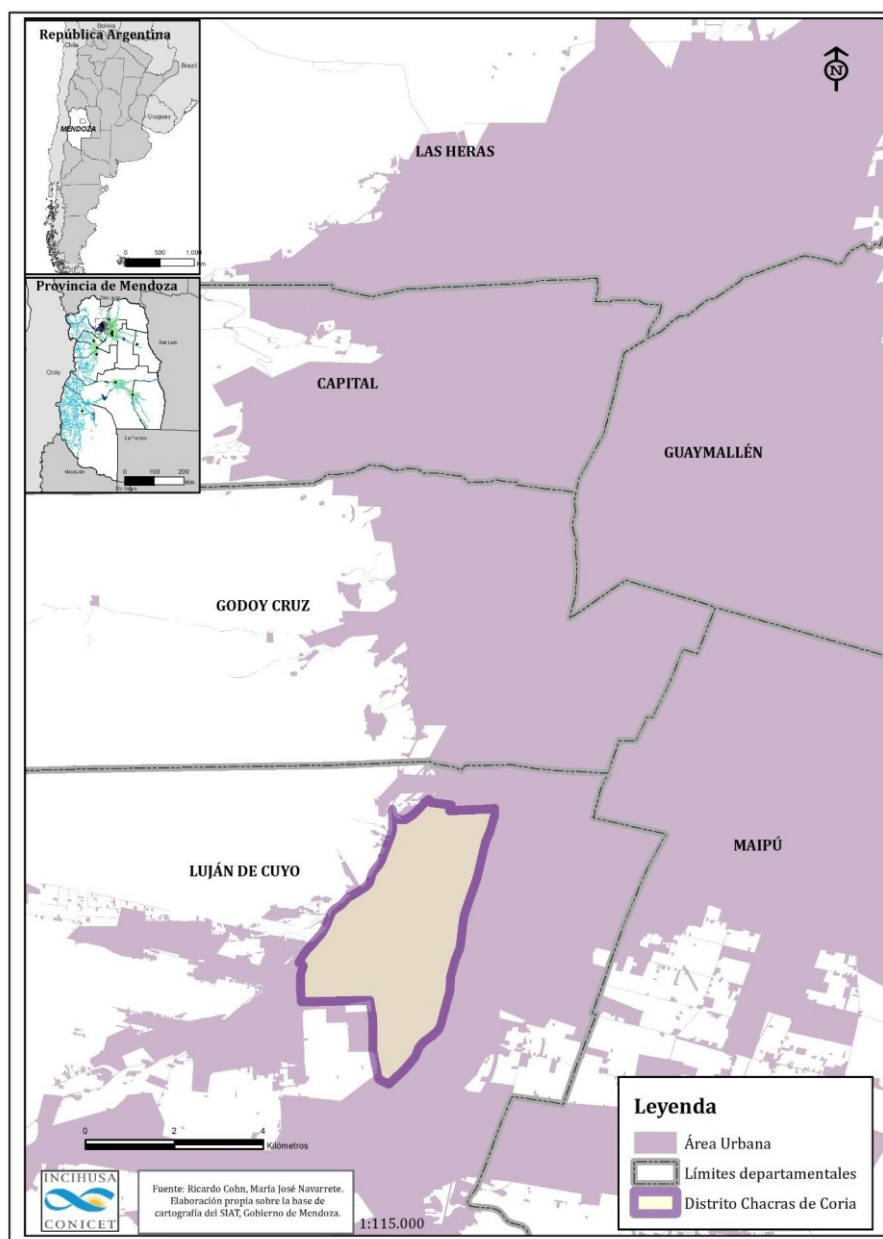
2. Reseña histórica y urbanización reciente en Chacras de Coria

Chacras está ubicado a 16 km de la capital de Mendoza, en Luján de Cuyo (uno de los departamentos que integra el AMM) en dirección sureste de la capital.

Nació como un poblado tranquilo en el cual se desarrollaban fundamentalmente actividades primarias. A fines del siglo XIX se inauguró la estación “Paso de los Andes” (del ferrocarril Buenos Aires-Mendoza). A inicios del siglo XX, se creó su centro cívico: se construyeron la plaza, la iglesia, la sede policial, el registro civil, la biblioteca, entre otras instituciones, por tanto, creció en población e importancia, pero manteniéndose como un pequeño poblado. En esta época arribaron también distintas olas migratorias que dejaron su impronta. Así, desde sus inicios hasta fines del siglo, fue una zona productiva con puestos, cultivos, fincas, bodegas.

¹ A través del mercado, de una política habitacional estatal, o de ocupaciones de tierra.

Figura 1. Localización de Chacras en el AMM



Asimismo, por sus ventajas climáticas,² se volvió un espacio para segundas residencias de los sectores de mayor poder adquisitivo de la sociedad mendocina. Durante los veranos, Chacras se convertía en uno de los puntos más importantes para la vida social de estos sectores. Quienes conocen el lugar desde entonces recuerdan estos veranos como momentos de festejos, disfrute y encuentro. Además, festividades de esa época, como las retretas, son valoradas como bienes intangibles del patrimonio chacrense (Esteves, Cremaschi y Martedí, 2021). Al respecto, un residente relata:

² Las corrientes de aire de alta montaña se canalizan por la precordillera y se expanden por Chacras, generando un microclima de hasta 10 °C menos que en la capital.

M1: Lo empecé a frecuentar (a Chacras) después de que me casé (...), esto era un paraíso, acá había los sábados, los sábados teníamos bandas, conciertos... era muy lindo... vos venías y lo disfrutabas... poca cantidad de gente y tranquilo... era un lugar tranquilo, ¡tranquilo! (M1³, comunicación personal, 24 de julio del 2019).

Por esto, desde sus orígenes Chacras tiene un importante peso simbólico y cultural para toda la ciudad de Mendoza. A finales del siglo XX se intensifica el proceso de urbanización, lo cual introduce cambios significativos en el lugar. Esto ocurre por la confluencia de múltiples factores: la construcción de accesos rápidos (Corredor del Oeste y Acceso Sur); la conversión de las residencias secundarias en permanentes; el ingreso de tierras agrícolas al mercado urbano; la irrupción de nuevos usos (residenciales, comerciales, turísticos) que desplazó a otros (agrícolas); la visibilidad del lugar dada por nuevos emprendimientos turísticos, gastronómicos, comerciales, residenciales y también por la publicidad creada por desarrolladores inmobiliarios. A ello se suman como factores atractores las características distintivas del lugar (tranquilidad, arboledas, microclima, seguridad) y el estatus que otorga residir en este sitio. Finalmente, los habitantes señalan también responsabilidades del Estado, por no regular el crecimiento y por haber construido vías rápidas. Entonces, concurren múltiples factores en este proceso de crecimiento y valorización de Chacras, guiados mayormente por una lógica de maximización de la ganancia, en un contexto macro de reorientación económica (neoliberalismo), y luego, de crisis como la del 2001. Así, desde fines de 1990 en adelante, arriba una cantidad significativa de nuevos residentes, en su mayoría de clases medias y medias-altas (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas [DEIE], 2010).

3. La construcción del entorno urbano en Chacras de Coria

En Chacras se observan rastros de las distintas temporalidades y de las formas de producir el espacio en cada una: aún hay algunos puestos y fincas asociados a las actividades primarias (aunque muy escasos) y existen importantes edificaciones susceptibles de convertirse en valores patrimoniales: casonas de las familias tradicionales, edificios antiguos, incluso distintos elementos del paisaje, como el arbolado y el sistema de riego.⁴ Durante las primeras décadas del siglo XXI la transformación más destacable se produce por la gran construcción de urbanizaciones cerradas de diversas tipologías y categorías. También se observan barrios abiertos de categoría y prestigio, por lo general de mayor antigüedad que los privados, en lotes unifamiliares y con casonas de importantes dimensiones. La mayoría son viviendas amplias y más bien suntuosas, dispuestas en grandes terrenos parqueizados, e incluso, con importante ornamentación en los jardines. Hay pocas viviendas de sectores de menores recursos y pocos asentamientos en el distrito, en los cuales residen quienes se desempeñaban en tareas agrícolas, o quienes actualmente trabajan en limpieza, jardinería, etc. (barrio Valle Encantado, algunas familias en la abandonada estación de tren, antiguos barrios estatales como

³ Para respetar el anonimato establecido con las personas entrevistadas se utilizaron iniciales y números para diferenciarlos cuando la inicial coincidía.

⁴ Para profundizar en la historia de Chacras, en las características de su paisaje y en su patrimonio, consultar: Esteves, Cremaschi y Martedí (2021). *Guía elaborada por vecinas/os comprometidos con la defensa del patrimonio*.

el barrio 25 de Mayo cerca de la calle Álzaga). Encontramos fuertes indicios de segregación socioespacial, aquí conviven los dos extremos, mientras llama la atención la ausencia de barrios de clase media. Este crecimiento, signado por inversiones para residencias de sectores medios-altos, se produce en un contexto heterogéneo en el que conviven lo agrícola y lo urbano, los sectores más ricos con los más pobres, residentes antiguos y nuevos (Roitman, 2017).

Figura 2: ingreso barrio cerrado



Fuente: autoría propia

Figura 3: ingreso barrio cerrado



Fuente: autoría propia

Figura 4: asentamiento en Valle Encantado



Fuente: Movimiento Evita Mendoza, feb. 2017

Además, se observan, sobre todo en los alrededores del centro histórico, comercios minoristas diversificados, bares y locales gastronómicos con una oferta variada y de calidad, sucursales de bancos, colegios y centros de salud privados, complejos de oficinas, farmacias, “Rapipago”, gimnasios, entre otros. Existen también centros de salud, escuelas y espacios culturales públicos. Es decir, es un núcleo con buena infraestructura y servicios, que ofrece además actividades culturales y recreativas. La plaza del centro histórico, el único espacio público, tiene un importante valor simbólico para sus habitantes. Allí se organizan constantemente distintos eventos que congregan muchos asistentes (de Chacras, del resto del AMM y turistas).

Estas cualidades otorgan una destacada vitalidad al área y a sus distintos espacios, de los cuales se hace un uso intenso y diverso. Es frecuente observar grupos de personas en cafés, restaurantes, haciendo deporte en las calles (caminata, bicicleta, etc.), sociabilizando y participando en diferentes actividades. La posibilidad de relacionarse en estos espacios es algo muy apreciado por los sectores de mayor poder adquisitivo. Consideramos que este es uno de los bienes intangibles del patrimonio del lugar que los residentes buscan preservar, lo cual podría ser incorporado junto con las festividades (Esteves, Cremaschi, Martedí, 2021).

V: Cómo que me gustaba eso que a la mañana se llenaban todos los cafés, ¿viste? Había movimiento, todo lo que es la zona de la plaza, por allá, a la mañana está bueno. Y a la tardecita cuando salen de trabajar también se llenan todos los cafés de vuelta (...). En verano es super lindo estar acá porque tenés de todo, es re recreativo, muy recreativo y está lleno de turistas (V, comunicación personal, 16 de agosto del 2019).

Figura 5: punto de centros comerciales



Fuente: autoría propia

Figura 6: feria de artesanos en la plaza, domingo. Julio, 2019



Fuente: autoría propia

En este crecimiento urbano, uno de los cambios más sentidos por los habitantes es el incremento de la movilidad en automóvil intensiva y de sus problemas derivados: congestión, contaminación, falta de sitios para estacionar, ruidos, conductas inapropiadas en el tránsito, accidentes. Los accesos principales al distrito están asfaltados y tienen doble vía de circulación, pero en general hacia el interior de Chacras el entramado vial es deficiente, las veredas son reducidas o inexistentes, y la iluminación escasea en algunos puntos. Entonces, la organización y el estado de mantenimiento de los espacios de la movilidad, así como la forma en la cual avanzó y se consolidó la urbanización, favorece la circulación a través del vehículo privado.

Además, por residir familias de alto poder adquisitivo, se señala que la gran mayoría posee más de un vehículo motorizado. Al estado deficiente de los espacios de la movilidad, se suma la saturación vehicular.

Figura 7: saturación vehicular



Fuente: Sayavedra, 2017

Por esta intensificación, la movilidad cotidiana se ha vuelto también central para la intervención y la planificación. El municipio ha realizado diversas intervenciones para ordenar y agilizar la circulación, por ejemplo: modificar el sentido de las calles, abrir nuevas calles, colocar señalizaciones de tránsito y reductores de velocidad, entre otras medidas. En tanto, para toda la zona norte de Luján (donde se localiza Chacras) se planifica la extensión del Metrotranvía, la conexión o apertura entre calles con sentido este a oeste (ya que los corredores principales corren de norte a sur), la extensión de la red de ciclovías y la ampliación de la Ruta N° 82 (Subsecretaría de Ordenamiento Territorial y Planificación Territorial del Municipio de Luján, comunicación personal, 1 de abril del 2019). En los conflictos alrededor de este último proyecto profundizaremos aquí. Además, para la planificación municipal es también importante mantener y acrecentar la centralidad del lugar, por lo cual se proyecta la recuperación, renovación y ampliación del centro tradicional (Dirección de Ordenamiento Territorial [DOT], 2016a, 2016b). En esta planificación son centrales la movilidad y el reforzamiento del centro ya existente y esto implica la realización de obras que impactan en la fisonomía tradicional de Chacras.

Las problemáticas por la movilidad automóvil intensiva están presentes para sus habitantes porque al residir en este lugar se busca un estilo de vida tranquilo, sin estos problemas considerados propios de una vida más urbana. En los últimos años, mediante distintas iniciativas, grupos de vecinos reclaman al municipio intervenciones sobre estas problemáticas. Sin embargo, en simultáneo, estas obras originan disputas: entre los habitantes entre sí y entre los habitantes con el Estado.

Existen varios casos en los cuales se evidencia esta conflictividad (Navarrete, 2016; de la Rosa, 2016; Títiro, 2016; Escudero, 2020).

A partir de estas situaciones se fue consolidando un grupo muy activo en defensa de lo que se valora como patrimonio del lugar: la arboleda, el casco histórico, las antiguas edificaciones y la tranquilidad. Los conflictos más recientes surgieron, primero, por la expropiación de un terreno y demolición de una casona antigua en la esquina de Viamonte y Mitre para conectar calles en sentido este-oeste (Correveidile, 2020), luego, por las obras de ampliación de la Ruta N° 82, una mega obra de movilidad financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Las obras en este tramo implicaban la conversión de calles distritales en colectoras de autopista, para esto se procedería al desalojo de familias de sectores vulnerables y a la tala de una significativa cantidad de árboles. Para oponerse a esta obra se han realizado juntadas de firmas, presentaciones a instituciones (Vialidad, Municipio, BID, etc.), movilizaciones, caminatas (MendoVoz, 2021; Correveidile, 2021), entre otras iniciativas, mediante las cuales se logró modificar el proyecto original y se evitó que algunas calles internas del distrito se conviertan en colectoras (Sayavedra, 2021). Además, se encuentra en curso una solicitud para declarar el distrito como patrimonio cultural y preservar el casco histórico ante el avance de nuevos emprendimientos (Correveidile, 2021). A continuación, desarrollaremos distintos aspectos relevantes en estas conflictividades.

4. Relaciones con el pasado histórico y diferenciaciones simbólicas

En Chacras existe una disputa identitaria y simbólica entre los residentes de mayor poder adquisitivo, entre sí se diferencian como los nacidos y criados (NyC) y los nuevos ricos. Estas diferenciaciones se construyen alrededor del tiempo de residencia en el distrito, el conocimiento de su historia y las relaciones establecidas con quienes residían previamente al avance de la urbanización (Lefebvre, 1972; Elias y Scotson, 2016). Los integrantes del primer grupo, los NyC, encarnan los valores tradicionales del lugar y el respeto por el estilo de vida previo al avance urbano: apreciar la mezcla con lo antiguo y rural, desarrollar relaciones vecinales intensas, valorar la lentitud, la tranquilidad, la sobriedad y la modestia. El segundo grupo, compuesto por los nuevos ricos, tiene prácticas y costumbres que no condicen con estos valores: uso del lugar para consumir y dormir, búsqueda de la rapidez propia de lo que se considera una vida más urbana, pocas relaciones con los vecinos y el lugar, presunción de la posesión de dinero. Las prácticas y valores defendidos por los NyC constituyen el *habitus* para ser considerado un habitante legítimo de Chacras de Coria (Bourdieu, 2002).

Alrededor de los NyC se articula el grupo que defiende más fervorosamente el paisaje, el patrimonio y el estilo de vida del lugar. Sin desestimar el legítimo valor que tiene para sus habitantes la defensa de estos aspectos, entendemos que muestran también la cercanía a uno u otro grupo, por lo cual, son parte de los mecanismos simbólicos de diferenciación. Es, además, parte de una estrategia para mantener la exclusividad y el prestigio de los antiguos residentes, quienes se sienten acechados por el arribo de nuevos habitantes en un proceso de masificación de los lugares de frecuentación de las élites (Lefebvre, 1974).

Estas diferenciaciones se retroalimentan con las prácticas de movilidad. La forma de realizar la movilidad da cuenta de la preferencia por un estilo de vida, así como también influye en la conformación de las identidades y en las relaciones con el entorno. Con respecto a diversas investigaciones sobre movilidades cotidianas, las cuales indagan en las posibilidades de uso y acceso a la ciudad por parte de distintos grupos sociales (Jirón Martínez, 2009a, b; Jirón Martínez, Lange Valdés y Bertrand Suazo, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011; Gutiérrez, 2010; Jouffe y Lazo, 2010; Jirón Martínez y Mansilla, 2014), aquí se observa la relevancia de problemáticas de movilidad que no están relacionadas con las dificultades de sectores vulnerables, sino con la intensificación de la movilidad automóvil intensiva y con las contradicciones que se generan entre los habitantes a raíz de las intervenciones estatales. Asimismo, se evidencia la importancia de las problemáticas de la movilidad automóvil intensiva (congestión, contaminación, etc.) para la gestión y para los habitantes (Lizárraga Mollinedo, 2006; Herce Vallejo, 2009). Nos muestran también la importancia de la movilidad en la construcción de identidades, afectos y sentidos hacia el espacio habitado (Blanco, Bosoer y Apaolaza, 2014; Cosacov, 2015). Entonces, quienes se identifican con los NyC se oponen a obras de movilidad que afecten las características arquitectónicas, paisajísticas y el estilo de vida, por ejemplo, cuando una obra incrementa la velocidad de circulación, el espacio destinado a estacionamiento, o implica la tala de árboles.

Además, el grado de conocimiento de la historia del lugar marca significativamente el vínculo con este. Los residentes valoran y rescatan distintos hitos de la historia: el pasado agrícola, la construcción del poblado y sus íconos, los inmigrantes, las familias tradicionales (antiguos propietarios de tierras y bodegas, o dueños de industrias o comercios). Muchos de estos apellidos se mencionan de manera frecuente, incluso, algunas calles o instituciones llevan el apellido de estas personas o familias, asimismo, los bienes considerados patrimoniales son antiguas residencias de estas. A mayor conocimiento de la historia, mayor afectividad, y también, una defensa más enérgica del estilo de vida previo al avance de la urbanización, lo cual alimenta las diferenciaciones entre los NyC y los nuevos ricos. Quienes establecen vínculos más fuertes con este pasado reivindican la vida de “pueblo”, la denominación más común en casi todas las entrevistas, junto con “pueblo mágico”, “aldea”, “comarca”. Ese pasado añorado se caracterizaba por la poca cantidad de población, por la posibilidad de conocerse entre todos y de establecer relaciones estrechas, sobre todo, durante los veranos.

M2: Esto era una zona... bueno, tiene sus particularidades, es una zona en la que concurría, te diría más que concurría, en la que instalaba durante el verano la alta burguesía o una parte de la alta burguesía mendocina. Dicho sea de paso, esta es la parte vieja de Chacras (...). Y justamente esta calle Loria es una muestra de lo que te estoy contando, ahí hay casas que en su momento fueron casas muy importantes de estas familias (...). Eso ha ido cambiando, desde ya ha cambiado, ahora hay una especie... digamos... Si la idea era una aldea, un lugar tranquilo, ahora está super poblado (M2, comunicación personal, 24 de julio del 2019).

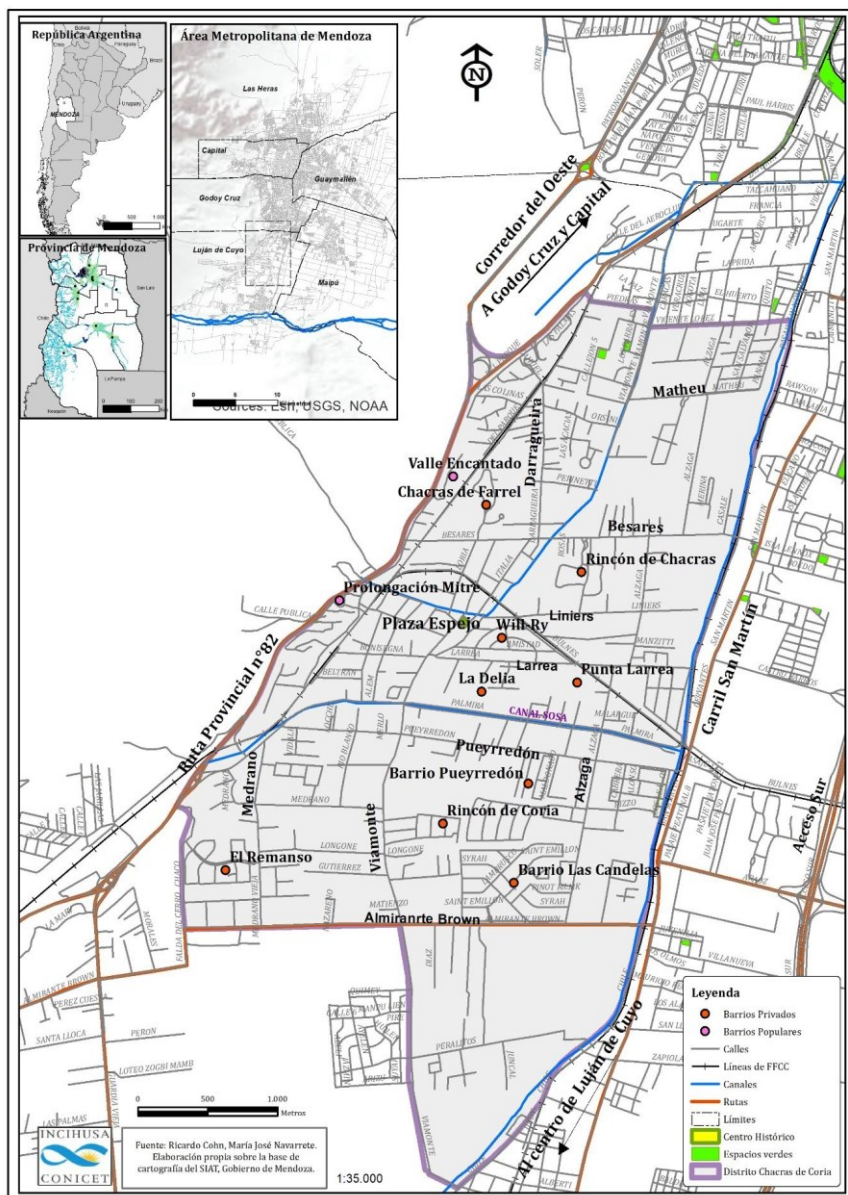
La pertenencia a los NyC tiene, en el plano simbólico y discursivo, un mayor prestigio; como mencionamos, ser un NyC es el *habitus* adecuado (Bourdieu, 2002). Por ello, más allá del momento en el cual efectivamente se estableció residencia en el distrito, la mayoría intenta posicionarse cerca de los NyC, ya que ser tildado como

nuevo rico tiene fuertes connotaciones negativas (estos son considerados incultos, maleducados, poco solidarios, corruptos, etc.). De esta manera, todos buscan desmarcarse de los nuevos ricos; evitan ser etiquetados como tales y no se colocan a sí mismos en esa categoría. Aquí vemos cómo se ponen en juego los diferenciales de poder basados en el vínculo con el tiempo de residencia y la pertenencia a cierto tipo de relaciones comunitarias, así como también se manifiesta la producción social de estigmas como factores de diferenciación (Elias y Scotson, 2016). Las valoraciones negativas sobre los nuevos ricos circulan en todas las entrevistas, exponemos una cita para ejemplificar:

M3: (...) es decir, son individualistas, irrespetuosos, emprendedores. ¡Lo único que les importa es cambiar el auto! Es decir, una gente (los nuevos ricos) que no... no... no tiene idea de lo que es la alegría del barrio, de lo comunitario... están totalmente impregnados de... con muchísimos casos de corrupción, porque cuando tu objetivo es hacer mucho dinero, haces mucho dinero no trabajando precisamente (M3, comunicación personal, 24 de julio del 2019).

La segregación socioespacial refiere a la distribución y concentración de los grupos en el espacio, así como a los prestigios o estigmas asociados a cada área (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003; Sabatini, 2006). En relación con los estudios sobre este fenómeno en las ciudades de América Latina (Di Virgilio, 2018), lo novedoso en Chacras son los mecanismos simbólicos puestos en juego entre grupos de estratos socioeconómicos medios y altos para diferenciarse entre sí. La motivación principal de estas operaciones de diferenciación es mantener el estatus socioeconómico y el prestigio asociado a este. Los habitantes de menos recursos, quienes también residen en el lugar, no son parte de estas diferenciaciones simbólicas. Estos sectores enfrentan múltiples dificultades por la segregación que padecen (Dalla Torre y Ghilardi, 2013), aun cuando la mayoría trabaja en las casas de la zona, es decir, tienen relaciones directas con el resto de los habitantes, pero son igualmente discriminados, esto se evidencia en los muros que los barrios privados colocan a su alrededor y en la construcción de discursos estigmatizantes relacionados, fundamentalmente, a la inseguridad. Es también significativa la acusación hacia estos de “no saber vivir en el lugar” (E, comunicación personal, 1 de agosto del 2019). El Valle Encantado, el asentamiento más importante del distrito, enfrenta desde hace años distintas presiones para su desalojo, las cuales se frenaron cuando se incorporó al Registro Nacional de Barrios Populares en el 2017. Otras familias de estratos bajos enfrentan desalojos por la ampliación de la ruta.

Figura 6: Chacras de Coria



Decíamos anteriormente que en esta comunidad hay un interés por las relaciones de sociabilidad. En este punto encontramos tensiones entre los deseos de distinguirse socialmente, expresados en los mecanismos simbólicos de diferenciación puestos en marcha, con los deseos por mantener relaciones de encuentro y sociabilidad. Los residentes señalan que en Chacras siempre habitaron distintas clases sociales. En el pasado, residían las hoy denominadas familias tradicionales y los trabajadores rurales, o quienes prestaban servicios a las primeras. Actualmente, se encuentran familias de estratos medios, medios-altos y populares. Con el avance urbano, ha variado la forma de relacionarse entre pobres y ricos, antes, la convivencia era más fluida dado que no existían las barreras materiales que hoy separan a los distintos grupos y, además, se compartía en distintos espacios de socialización. Además, al conocerse entre todos y vivir en una

dinámica de pueblo, se conocía también la posición social de sus residentes, así, las relaciones de jerarquía estaban establecidas, pero con pactos implícitos de cortesía y solidaridad entre clases, y con espacios en los cuales se compartía entre todos.

L: (...) yo lo que veo, es que siguen conviviendo ciertos sectores... hay sectores, clase media, clase media-alta, clase alta quizás en los barrios privados y ciertos sectores que tradicionalmente vivieron en Chacras de Coria y son más clases bajas o que trabajaron en las viñas o que se asentaron acá hace mucho tiempo, que las vas a encontrar un poco en las afueras quizás digamos, si vos empezás a recorrer, encontrás ciertas casas de adobe todavía, encontrás construcciones más precarias que son de familias más tradicionales de Chacras (...).

Entrevistadora: ¿Y cómo es la convivencia entre estos vecinos más tradicionales y esta gente más nueva que ha llegado?

L: Muy difícil de decir cómo es... yo creo que debe ser, en general, en general creo que es buena, que no hay conflicto, pero calculo que alguno tiene que haber también, ¿entendés?, porque... no creo que haya sido sencillo, sobre todo con la gente... porque en Chacras siempre hubo gente de clase alta también pero ahí no había tanta fragmentación... con la gente nueva que ha llegado a Chacras de Coria que vive en el barrio privado, qué sé yo, y se encuentra con otra forma de manejarse.

(más adelante, en relación con esto mismo) Entrevistadora: ¿Se ha perdido esa cosa más de la comunidad?

L: Claro... Mi abuelo te podría decir que antes ahí vivía tal, ahí vivía tal, ahí vivía tal... y había ciertos referentes también, ¿entendés?, como el Dr. Levi... o sea, mucha gente que eran como caudillos de acá, eso se ha perdido (L, comunicación personal, 19 de julio del 2019).

En las últimas décadas, las antiguas familias adineradas pierden su posición social por los cambios macroeconómicos, dado que las actividades en las que estas familias tenían una posición privilegiada ya no fueron las más rentables. Como dijimos, Chacras era zona de pequeños y medianos productores, industriales, comerciantes; estas actividades son afectadas por los cambios macroeconómicos introducidos durante el neoliberalismo. A esto se suma el hecho de que, al llegar luego un gran afluente de nuevos residentes, estas familias quedan indiferenciadas junto a las de condición social más baja, también presentes desde antes, y pierden así reconocimiento. Entonces, la reivindicación de la historia y la referencia al tiempo de permanencia en el lugar, sumado a la producción de estigmas sobre los recién llegados –los nuevos ricos– (Elias y Scotson, 2016) son una forma de mantener su estatus. Etiquetarse como un NyC conserva en el plano simbólico y discursivo un estatus, sobre todo asociado a un conjunto de prácticas y conductas sobre estar en el lugar (Bourdieu, 2002). Asimismo, para quienes llegan a asentarse en distrito en busca de este prestigio, la popularización del lugar también les supondría una pérdida de su posición (Lefebvre, 1974), por lo cual participan de esta disputa señalando a otros recién llegados como nuevos ricos y expresando también malestar hacia el avance urbano.

En ese pasado, en el cual las jerarquías entre grupos se establecían de otra manera, tenían lugar también diversas relaciones de sociabilidad, cuya pérdida es uno de los aspectos que más lamentan los residentes frente al avance urbano. Estas relaciones se daban fundamentalmente entre aquellos de estatus similar, pero de alguna

manera, también se hacía partícipe y se contenía a aquellos de estatus inferior. En la actualidad, se percibe el paso de un estilo de vida marcado por relaciones y vivencias más comunitarias a otro de carácter más individualista y de vida “puertas adentro”. Aquí nos interesa destacar que es parte de los valores defendidos por los NyC el tener una actitud más abierta y predispuesta a interactuar con otros también presentes en el lugar.

A: La relación se ha terminado, antes era más un... era un pueblo, era un, era un pueblo que se hacía... vida de pueblo, vida de barrio, vida de... y ha cambiado, la gente que vive en los barrios privados es gente que no vive acá, vive en los barrios privados y trabajan en la ciudad de Mendoza (más adelante), la socialización en las calles se terminó, yo no sé por qué (A, comunicación personal, 26 de agosto del 2019).

El contenido de estos posicionamientos, enunciados como nostalgia del pasado, tienen el potencial de generar alianzas para contrarrestar la dinámica que ha asumido el avance urbano y esto se evidenció claramente en las protestas por la ampliación de la ruta.

5. La construcción de alianzas entre distintos estratos socioeconómicos

Como mencionamos, en los últimos años ha cobrado fuerza la organización vecinal para preservar el patrimonio, el arbolado, etc., la cual fue muy importante cuando comenzaron las obras de ampliación de la ruta. Durante los momentos más álgidos de estas protestas se estableció una alianza entre los sectores de mayor poder adquisitivo con familias de estratos socioeconómicos populares localizadas en la Ruta N° 82 km 11 que enfrentaban el desalojo (GiraMundo TV, 2021). La situación habitacional de estas familias no era un objetivo primordial de estas protestas, pero al participar en conjunto en iniciativas con las organizaciones en defensa del patrimonio y el arbolado, lograron mayor visibilidad y posibilidad de presión sobre distintas instituciones públicas. Esta posibilidad de encuentro y colaboración entre distintas clases se observó en las protestas realizadas (ver imágenes N° 8 y 10) y también en algunas entrevistas:

N: (...) pero siempre lamentablemente el poder económico es más fuerte, se termina imponiendo, nosotros nos hemos abrazado a árboles para frenar topadoras, para frenar motosierras, y generalmente termina pasando la motosierra, entonces eso genera mucha bronca.

Entrevistadora: Y la organización por lo general se da en torno a este tipo de tema, digamos, como la preservación, la organización de las calles. ¿O hay también algunos otros temas que movilicen?

N: Bueno, el tema del arbolado y los recursos naturales han movilizado.... por ahí se han movilizado por algunas causas sociales, por ejemplo, en desalojos de barrios más carenciados, yo he participado de eso, y por ahí sé que eso ha movilizó.

Entrevistadora: (con sorpresa) ¿Tratando de frenar el desalojo o...?

N: ¡Sí! O asistir a la gente que está siendo desalojada... (N, comunicación personal, 29 de julio del 2019).

Las posiciones construidas por los NyC dan una posibilidad de contención a familias de sectores socioeconómicos bajos con menores posibilidades de resistir los procesos de valorización en esta área de extensión periférica. La valorización implica: la localización de importantes volúmenes de inversiones de capitales privados, acompañadas por inversiones e intervenciones estatales entre las cuales son claves las obras de movilidad, sumado a la radicación de sectores medios y medios-altos (Navarrete, 2021). Como mencionamos, en Chacras conviven los dos extremos, estas diferenciaciones tan abruptas se producen porque predominan las lógicas mercantilistas, la concentración de excedente en un punto valoriza el espacio, lo fragmenta –ya que alrededor de esas centralidades el espacio adquiere valor y se reduce para valer más caro–, y expulsa hacia otras periferias los elementos rechazados. Estas contrariedades son propias de la producción de espacio urbano en el contexto actual de auge inmobiliario y especulación financiera, e intensifican la contradicción entre valor de cambio (mercancía) y valor de uso (satisfacción de necesidades) (Lefebvre, 1974). Esto se visualiza en la presión sobre los sectores de menos recursos.

Los valores de apertura y encuentro defendidos por los NyC posibilitaron la construcción de una alianza entre distintos estratos socioeconómicos en estas protestas en particular, sin embargo, apenas los sectores de mayor poder adquisitivo lograron sus principales objetivos, el reclamo de las familias a desalojar perdió fuerza. Entonces, frente a los procesos de valorización los sectores populares se ven constantemente presionados hacia la expulsión. Además, si bien estos grupos no manifiestan dificultades para desplazarse, tienen una dependencia al transporte público urbano, si son trasladados de esta zona bien conectada y con un núcleo bien provisto, se agravarán también sus condiciones de movilidad.

Esta alianza se debilitó por dos motivos. Primero, por la prevalencia de los mecanismos que generan segregación socioespacial, los cuales, como mencionamos, disputan el prestigio asociado al estatus socioeconómico, y finalmente producen el desentendimiento, por parte de los estratos de mayor poder adquisitivo, de las condiciones de vida de los estratos populares. Segundo, porque estas organizaciones no discuten ni contraponen otro tipo de desarrollo urbano. La forma actual de desarrollo urbano destruye las principales ventajas de Chacras, por esto, en muchas entrevistas este avance urbano se define como “depredatorio”, “invasivo”, “violatorio”, lo cual muestra la gravedad de la situación.

Entendemos que oponerse al crecimiento es parte de evitar la masificación y pérdida de estatus del lugar, pero expresa también un significativo malestar hacia este tipo de desarrollo urbano. Entre los participantes de las movilizaciones por la ampliación de la ruta aparecen tensiones con respecto a hasta qué punto enfrentarse al avance urbano sin ser tildados como opositores del “progreso”. La noción de progreso se vincula con la urbanización y con la llegada de obras e inversiones. Así, se elaboran consignas como “progreso sí, deforestación no”, “sí a las mejoras, no a los atropellos”, “progreso sí, respetando este pueblo mágico”, entre otras. Estas consignas expresan, según el estrato socioeconómico al que pertenezcan, distintas insatisfacciones y necesidades no resueltas en el marco actual de producción de ciudad (Lefebvre, 1969; Marcuse, 2009). Para los estratos socioeconómicos medios y medios-altos estas insatisfacciones se relacionan con la pérdida de atributos: verde, microclima, sociabilidad, etc. Mientras, los estratos populares padecen la

presión constante de la expulsión y la degradación de sus condiciones de vida. Sin embargo, en las consignas elaboradas por ambos estratos se observa también una adaptación a estas dinámicas, entre los sectores de mayor poder adquisitivo cuando enuncian “progreso sí, pero...”, entre los de menos poder adquisitivo cuando enuncian “no me niego al desalojo, pero de mi casa a una casa”. Desde la perspectiva para analizar este conflicto (Lefebvre, 1969, 1972, 1974) entendemos que estas consignas expresan que la actual dinámica de crecimiento urbano se percibe como inevitable.

Figura 7: protestas por la ampliación de la Ruta N° 82



Fuente: autoría propia

Figura 8: protestas por la ampliación de la Ruta N° 82



Fuente: autoría propia

Figura 9: protestas por la ampliación de la Ruta N° 82



Fuente: autoría propia

Figura 10: protestas por la ampliación de la Ruta N° 82



Fuente: autoría propia

Al no contraponer otro tipo de desarrollo urbano, se pierde parte de la potencialidad de estas organizaciones. Finalmente, en la construcción de este entorno se imponen las lógicas propuestas desde el mercado y el Estado (Lefebvre, 1972) que favorecen la valorización. La dinámica de los proyectos de producción del espacio urbano es de tal envergadura e impacto en esta fase del capitalismo (debido a las capacidades técnicas desarrolladas y al rol del espacio urbano en la acumulación de excedentes) que, para oponerse a estos, es necesario el encuentro de distintas clases, partidos, etc. (Lefebvre, 1972, 1974). En estos conflictos visualizamos la potencialidad de disputar estas dinámicas, para lo cual sería necesario fortalecer las alianzas entre distintos estratos y grupos, atenuar los mecanismos de diferenciación que estos despliegan en busca de su estatus, y también, construir alternativas de desarrollo urbano.

6. Conclusiones

En esta fase histórica del capitalismo, la producción de espacio está signada por la valorización, la imposición del valor de cambio y la lógica de la ganancia. Este proceso se sostiene y se agudiza desde el ascenso del neoliberalismo como sistema hegemónico, aun cuando algunos modelos económicos y políticos lograron, en ciertos momentos, disputar aspectos de este modelo.

En Argentina, durante las primeras décadas del siglo XXI, se observó un proceso de crecimiento económico en conjunto con mejorías sociales, sin embargo, distintas problemáticas urbanas y habitacionales continuaron e incluso se profundizaron. Desde la perspectiva teórica de la producción social del espacio esto se produce por el rol que ocupa la producción de espacio urbano en la canalización de excedentes, a lo cual se suma el papel de la actividad constructiva e inmobiliaria como actividades claves para dinamizar la economía y el empleo. Estas dinámicas intensifican las desigualdades y la fragmentación en las ciudades, un aspecto clave de estos procesos es el hecho de que, mientras ciertas áreas de la ciudad se valorizan, otras se desvalorizan.

En este contexto, en ciudades intermedias como el AMM la ciudad creció hacia las periferias según lógicas mercantilistas. En Chacras de Coria observamos el impacto de la valorización en la construcción del entorno y las perspectivas de sus habitantes sobre estas transformaciones. En particular, esta investigación expuso la relevancia de aspectos vinculados a la segregación socioespacial y a la movilidad cotidiana en conflictos vinculados a la defensa de lo que los habitantes de un lugar valoran como su patrimonio. En relación con la segregación socioespacial, observamos los mecanismos simbólicos que sectores de alto poder adquisitivo despliegan para diferenciarse entre sí, y de qué manera estos mecanismos se construyen alrededor del tiempo histórico y se entrelazan con la defensa del patrimonio. Para los sectores de alto poder adquisitivo conservar y defender el pasado es una manera de preservar el estatus, a su vez, las posturas construidas por estos encierran también el potencial de contraponer alternativas más incluyentes a las dinámicas actuales de producción de espacio urbano.

En cuanto a la movilidad cotidiana, por la amplia disponibilidad de medios de desplazamiento, las vías rápidas y la buena localización del distrito, los habitantes de Chacras se puedan desplazar sin inconvenientes a otros puntos de la ciudad cuando lo requieren, además, la buena oferta del entorno próximo posibilita resolver dentro de la cercanía la provisión de servicios y la realización de diversas actividades. Así, los conflictos por la movilidad no tienen que ver con dificultades o carencias de sectores vulnerables, sino con una intensificación de la movilidad y las propuestas para resolver esta situación. En este marco, la defensa del patrimonio se ha vuelto un punto central de la oposición a las propuestas que buscan agilizar la movilidad.

Chacras muestra puntos interesantes para la planificación e intervención estatal en las ciudades. Primero, las intervenciones estatales acompañan el proceso de valorización del espacio, por ejemplo, las inversiones e intervenciones en movilidad se realizan en un distrito en el cual se localiza un volumen significativo de

inversiones de privados y se radican sectores medios-medios altos. Segundo, en estas intervenciones se favorecen o priorizan las demandas de los estratos medios, aun cuando estas mismas intervenciones generan disconformidades y conflictividades. Mientras, las demandas de los sectores populares, relacionadas con la satisfacción de necesidades más inmediatas, son postergadas. Tercero, es importante incorporar la perspectiva de quienes habitan el lugar respecto a las intervenciones que se realizan, en este caso, valorar lo que esta comunidad reivindica como su patrimonio.

Por último, consideramos que aquellas iniciativas que buscan la preservación del patrimonio y la reconstrucción de la memoria histórica de las ciudades se enriquecerán al incorporar las experiencias y sentires de los estratos populares, quienes también hacen historia al construir la ciudad. En sus propias palabras, los sectores populares de Chacras reivindican haber limpiado, cuidado y transformado en hábitats posibles porciones de ciudad abandonadas en su momento por la lógica inmobiliaria, padeciendo después presiones constantes de desalojo. Las reivindicaciones al respecto no son centrales en los conflictos observados en Chacras.

Referencias bibliográficas

- Arriagada Luco, C. y Rodríguez Vignoli, J. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*. CEPAL. <https://bit.ly/412H0s7>
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47-58. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/256/234>
- Blanco, J., Bosoer, L. y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18(493), 1-17. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977/18345>
- Bourdieu, P. (2002). Efectos de lugar. En P. Bourdieu (Comp.). *La miseria del mundo* (pp. 119-124). Editorial FCE.
- Chacras de Coria: caminata vecinal en defensa del arbolado (26 de agosto de 2021). *Correveidile*. <https://www.correveidile.com.ar/2021/08/26/>
- Cosacov, N. (2015). Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Estudios socioterritoriales. Revista de Geografía*, (18), 61-80. <http://www.scielo.org.ar/pdf/esso/v18/v18a05.pdf>
- Dalla Torre, J. y Ghilardi, M. R. (2013). Segregación socio-espacial en la periferia del área metropolitana de Mendoza, Argentina. Las estrategias de los excluidos urbanos. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros-Seção Três Lagoas/MS*, 10(17), 8-38. <https://bit.ly/40XY1i5>
- de La Rosa, I. (17 de febrero de 2016). Sin ordenamiento, Chacras crece como polo comercial. *Los Andes*. <https://bit.ly/42oOPEv>

Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas Mendoza [DEIE]. (2010). Portal de la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas. Gobierno de la Provincia de Mendoza. <http://www.deie.mendoza.gov.ar>

Dirección de Ordenamiento Territorial. (2016a). Intervención público-privada en el ordenamiento territorial de distrito Chacras de Coria. Programas y proyectos. Secretaría de Infraestructura y Servicios; Municipalidad de Luján de Cuyo. <https://drive.google.com/drive/folders/1ZcMdAg1tZBhL9Ncdg3t-FF-EMV16eLQu>

Dirección de Ordenamiento Territorial. (2016b). Plan de Ordenamiento Territorial, distrito Chacras de Coria. Secretaría de Infraestructura y Servicios; Municipalidad de Luján de Cuyo. <https://drive.google.com/drive/folders/1ZcMdAg1tZBhL9Ncdg3t-FF-EMV16eLQu>

Di Virgilio, M. M. (2018). Construyendo una lupa para mirar la división social del espacio en la Ciudad de Buenos Aires: la segregación residencial revisitada en diferentes escalas. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (14), 59-78. <https://bit.ly/3ASFBEU>

Elias, N. y Scotson, J. (2016). *Establecidos y marginados. Una investigación sociológica sobre problemas comunitarios*. Editorial FCE.

En el casco histórico de Chacras de Coria: Polémica por el proyecto de expropiación de un terreno en Mitre y Viamonte. (20 de julio de 2020). *Correveidile*. <https://www.correveidile.com.ar/2020/07/20/>

Equipo Historia y Conservación Patrimonial INCIHUSA-CONICET. (6 de octubre de 2022). ¿Qué sucede con el patrimonio en el Área Metropolitana de Mendoza? *Los Andes*. <https://bit.ly/41TTNcJ>

Escudero, V. (7 de setiembre de 2020). ¿Un oasis de calma? No destruyamos lo que queda de Chacras de Coria. *Correveidile*. <https://bit.ly/4119oWD>

Esteves, M., Cremaschi, V. y Martedí, M. P. (Dir.). (2021). *Guía de Bienes Patrimoniales de Chacras de Coria. Un paisaje con identidad*. EDIFYL-CEIHA. https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/16796/chacrasdecoria-guiadebienespatrimoniales.pdf

GiraMundo TV. (3 de mayo de 2021). *Familias temen desalojo por proyecto de Ruta Panamericana N° 82, Luján de Cuyo* [Archivo de video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=9KKzTi9ITo8>

González Bracco, M. (2013). Vecinos en defensa del patrimonio urbano en la ciudad de Buenos Aires: nuevas herramientas y nuevas alianzas. *Quid 16*, (especial), 20-49. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/1141/1029>

González Bracco, M. (2014). Asociaciones vecinales patrimonialistas en la ciudad de Buenos Aires: apuntes para una genealogía. *Cuaderno Urbano*, 16(16), 51-67. <https://bit.ly/3AP0dOu>

Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14(331,86). <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>

Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté.

Jirón Martínez, P. (2009a). Posibilidades de socialización e integración: la movilidad en Santiago de Chile. Actas de la tercera escuela Chile-Francia, Cátedra Michel Foucault. En X. Póo y J. Streff (Eds.). *Mutaciones de lo colectivo: Desafíos de Integración* (pp. 103-122). Casa Central de la Universidad de Chile.

Jirón Martínez, P. (2009b). Prácticas de movilidad cotidiana urbana. Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En M. Tironi y F. Pérez. *Espacios, Prácticas y Cultura Urbana* (pp. 176-189). ARQ Ediciones.

Jirón Martínez, P., Lange Valdés C. y Bertrand Suazo, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>

Jirón Martínez, P. y Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 5-28. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>

Jouffe, Y. y Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 36(108), 29-47. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000200002>

Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Editorial Península.

Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza Editorial.

Lefebvre, H. (1974). *La producción social del espacio*. Editorial Capitán Swing.

Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, 6(22), 1-35. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11162202>

Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2-3), 185-197. <https://doi.org/10.1080/13604810902982177>

Movimiento Evita Mendoza. (2017). Valle Encantado [Fotografía]. Facebook. <https://www.facebook.com/movimientoevita.demendoza/photos/a.330897310440696/591985647665193/>

Navarrete, M. J. (2016). Conflictos asociados a la movilidad urbana y al transporte en el Área Metropolitana Mendoza, Argentina [congreso]. *XIX Congreso Latinoamericano de Transporte Público Urbano*, Montevideo, Uruguay.

Navarrete, M. J. (2021). *Dinámicas de desigualdad y producción de ciudad: segregación socioespacial y movilidad urbana cotidiana en el Área Metropolitana Mendoza a inicios del siglo XXI* [Tesis de doctorado en Ciencias Sociales/tesis no publicada]. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional de Cuyo.

Paisaje cultural: vecinos esperan su declaratoria para Chacras (7 de julio de 2021). *Correveidile*. <https://www.correveidile.com.ar/2021/07/07/paisaje-cultural-vecinos-esperan-su-declaratoria-para-chacras/>

Roitman, S. (2017). Splintering (sub) urbanism and social differences: Gated communities as the driver for suburban change in Chacras de Coria (Mendoza, Argentina). *Revista INVI*, 32(90), 159-182. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582017000200159>

Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://bit.ly/3NC7Q29>

Sayavedra, A. (2017). Calle Italia [Fotografía]. Correvedile. <https://www.correvedile.com.ar/2017/06/06/sobre-el-plan-de-movilidad-urbana-en-ejecucion/>

Sayavedra, A. (20 de agosto de 2021). Logro vecinal: La calle Benito de San Martín salvó su bosque. *Correvedile*. <https://www.correvedile.com.ar/2021/08/20/>

Títiro, M. (11 de marzo de 2016). Consenso para que vuelva la tranquilidad a Chacras. *Los Andes*. <https://bit.ly/3AQECVI>

Vecinos de Chacras de Coria se manifiestan hoy en la Panamericana (6 de abril de 2021). *MendoVoz*. <https://bit.ly/42hrW66>