



Iconos. Revista de Ciencias Sociales

ISSN: 1390-1249

revistaiconos@flacso.org.ec

Facultad Latinoamericana de Ciencias

Sociales

Ecuador

Apaolaza, Ricardo; Blanco, Jorge; Lerena, Natalia; López-Morales, Ernesto; Lukas, Michael; Rivera, Maite

Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires
y Santiago de Chile

Iconos. Revista de Ciencias Sociales, núm. 56, septiembre, 2016, pp. 19-41

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales

Quito, Ecuador

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50947321002>

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

redalyc.org

Sistema de Información Científica

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

Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile*

*Transportation, Social Inequality and Spatial Capital:
Comparative Analysis between Buenos Aires and
Santiago de Chile*

*Transporte, desigualdade e capital espacial: análise
comparativa entre Buenos Aires e Santiago do Chile*

Ricardo Apaolaza

Jorge Blanco

Natalia Lerena

Ernesto López-Morales

Michael Lukas

Maite Rivera

Fecha de recepción: marzo de 2016

Fecha de aceptación: julio de 2016

19

Resumen

El presente trabajo estudia cómo las características del transporte urbano latinoamericano generan dimensiones de disputa de “capital espacial”, es decir, un tipo de recurso urbano internalizable individualmente que deriva de la combinación de condiciones materiales objetivas y socioculturales subjetivas. Estas condiciones determinan un aprovechamiento socialmente diferenciado del territorio y en ocasiones constituyen elementos decisivos en la apertura de nuevos nichos para productores y consumidores inmobiliarios de

Ricardo Apaolaza. Licenciado en Geografía por la Universidad de Buenos Aires (UBA), Argentina. Becario de investigación UBACyT.

✉ ricardo.apaolaza@filo.uba.ar

Jorge Blanco. Magíster en Políticas Ambientales y Territoriales por la UBA, Argentina. Director del Instituto de Geografía UBA.

✉ jblancodis@gmail.com

Natalia Lerena. Licenciada en Geografía por la UBA, Argentina. Becaria de investigación UBACyT.

✉ natalia.lerena@filo.uba.ar

Ernesto López-Morales. Doctor en Planificación Urbana por University College London, Inglaterra. Profesor asociado en la Universidad de Chile.

✉ elopez@uchilefau.cl

Michael Lukas. Doctor en Ciencias Naturales por Kiel University, Alemania. Profesor asistente en la Universidad de Chile.

✉ mlukas@uchilefau.cl

Maite Rivera. Magíster en Urbanismo por la Universidad de Chile. Académica en la Escuela de Arquitectura y Diseño en la Universidad Viña del Mar, Chile.

✉ maiterivera@ug.uchile.cl

* La elaboración de este trabajo se desarrolla en el marco de los siguientes proyectos: Fondecyt “Spatial Capital, Social Complexity of the Renn Gap Formation and Social Stratification: A Comparative Analysis of Gentrification in Santiago, Buenos Aires, Rio de Janeiro and Mexico City, 2005-2017” (1151287). UBACyT 2012-2015 “Movilidad, territorio y desigualdad en la Región Metropolitana de Buenos Aires, estudios de caso vinculados con el acceso a servicios y la accesibilidad a lugares de empleo” (Cod. F134). Y “Contested Cities - Contested Spatialities of Urban Neoliberalism: Dialogues between Emerging Spaces of Citizenship in Europe and Latin America”, financiado por la Comisión Europea (Grant Agreement: PIRSES-GA-2012-318944).

Agradecemos la colaboración en el levantamiento de datos a Víctor Suazo, Ignacio García-Huidobro, Aníbal Chacana, Camila Sepúlveda y Félix Martín.



alto estatus, vinculándose con procesos de desplazamiento y exclusión. Los estudios de caso comparan cuatro barrios de Buenos Aires y Santiago de Chile, dos periféricos y dos pericentrales. Los resultados indican una fuerte diferenciación entre residentes en cuanto al rol de la nueva infraestructura en los casos periféricos y una escasa diferenciación para los barrios pericentrales, identificándose, no obstante, procesos de disputa por la apropiación y uso del espacio urbano y del barrio, en todos los casos.

Descriptores: capital espacial; transporte; desplazamiento; Buenos Aires; Santiago de Chile.

Abstract

This paper studies how the characteristics of Latin American urban transportation generate dimensions of dispute of ‘spatial capital’, meaning an individually internalizable type of urban resource which results from the combination of objective material conditions and subjective socio-cultural conditions. These conditions determine a socially differentiated use of territory and sometimes are decisive elements in opening new niches for high-end real-estate producers and consumers, hence linking with processes of displacement and exclusion. The study cases compare four neighborhoods from Buenos Aires and Santiago de Chile, two peripherals and two pericentrales. The results show, considering the role of new infrastructure, a strong difference between residents from the peripheral cases and little difference in the pericentral cases, identifying, however, processes of a dispute over the ownership and use of urban space and the neighborhood, in all the cases.

Keywords: spatial capital; transportation; displacement; Buenos Aires; Santiago de Chile.

20

Resumo

O presente trabalho estuda como as características do transporte urbano latino-americano geram dimensões de disputa de “capital espacial”, isto é, um tipo de recurso urbano internalizável individualmente que deriva da combinação de condições materiais objetivas e socioculturais subjetivas. Estas condições determinam um aproveitamento socialmente diferenciado do território e em certas ocasiões constituem elementos decisivos na abertura de novos nichos para produtores e consumidores imobiliários de alto status, vinculando-se a processos de deslocamento e exclusão. Os estudos de caso comparam quatro bairros de Buenos Aires e Santiago do Chile, dois periféricos e dois pericentrais. Os resultados indicam uma forte diferenciação entre os moradores quanto ao papel da nova infraestrutura nos casos periféricos e uma escassa diferenciação para os bairros pericentrais, sendo identificados, entretanto, processos de disputa pela aprovação e uso do espaço urbano e do bairro, em todos os casos.

Descriptores: capital espacial; transporte; deslocamento; Buenos Aires; Santiago do Chile.

Las desigualdades territoriales y sociales han sido características de la ciudad latinoamericana ya desde sus orígenes, siendo Buenos Aires y Santiago de Chile dos buenos ejemplos de ello. La fragmentación territorial ha tendido a profundizarse durante las últimas décadas, donde diferentes áreas sociales de la ciudad, contiguas o muy próximas desde lo espacial, pueden aparecer prácticamente desconectadas entre sí, respondiendo a diferentes lógicas de vinculación con el resto de la ciudad. A su vez, las desigualdades sociales también se expresan en el transporte y la movilidad, donde unas determinadas dotaciones de infraestructura y oferta de servicios pueden tener muy distintas significaciones y efectos para diferentes grupos.

En la actualidad, si bien se acepta que los procesos de desplazamiento y/o disputa espacial entre sectores populares y agentes urbanos dominantes presentan una fuerte vinculación con el papel jugado por el Estado (Lees et al. 2016), aún hay pocos antecedentes académicos que den cuenta de los efectos generados por las políticas públicas de transporte y movilidad (sea infraestructura, o bien adaptación de redes o nuevas normativas) en la colonización de nuevos nichos de interés para el capital inmobiliario, en el impulso a los procesos de renovación urbana o gentrificación y en la potencial incidencia sobre procesos de desplazamiento en general (Lukas 2014; López-Morales 2015).

La selección de cuatro casos en las ciudades estudiadas responde entonces al interés por analizar la relación entre el transporte y la movilidad, y estos espacios socialmente desiguales. Los casos presentan distintos momentos de fundación y representan modelos dispares de desarrollo urbano en estas ciudades; en términos generales, por expansión metropolitana en densidad media y expansión suburbana en baja densidad. De tal manera, dos de los casos (Parque Patricios y Estación Central) corresponden a zonas pericentrales de fundación originada a comienzos del siglo XX, donde se observan actualmente procesos de incipiente gentrificación, mientras que otros dos casos (Pilar y Colina) corresponden a zonas periurbanas más recientes, donde nuevas urbanizaciones cerradas han irrumpido en el tejido urbano popular tradicional. Es decir, ambos son contextos geográficos, tanto pericentrales como periurbanos, donde se observan procesos de intensificado desarrollo inmobiliario excluyente con incidencia directa de las inversiones y las redes de transporte. Ambos contextos geográficos implican, asimismo, una consideración sobre las formas urbanas y sus relaciones con las características de la movilidad, con derivaciones sobre la dinámica de densificación y la ciudad compacta (Miralles et al. 2012) y sobre los procesos de expansión urbana, con rasgos de periurbanización, que conllevan serias consecuencias ambientales, económicas y sociales (Camagni et al. 2002).

21

Transporte, desigualdad social y capital espacial

El transporte urbano puede ser definido como un sistema de infraestructuras y servicios que conectan las diferentes áreas y actividades de la ciudad. La movilidad, si bien está estrechamente relacionada con el transporte, abarca un universo más amplio, ya que incluye el conjunto de movimientos recurrentes realizados en la escala de la cotidianidad. Como tal, suele ser concebida como una necesidad y, a la vez, como un derecho (Ascher 2004), ya que determina las posibilidades de acceso a las actividades y servicios fundamentales para la producción y reproducción de la vida social. Gutiérrez (2012, 67) la define como una “práctica social de viaje en la cual se conjugan deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como

requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos”, y de su interacción en un determinado contexto territorial resultan los patrones de desplazamiento de los sujetos y los grupos sociales.

Por ello, a través de sus prácticas de movilidad, los grupos sociales también expresan la desigualdad existente en la ciudad, ayudando a reproducirla y cristalizarla. Es interesante interrogarse acerca de la naturaleza de esa movilidad, entre quiénes se establece, cuáles son las mediaciones técnicas necesarias para su concreción, cómo se limita el ejercicio de la misma a partir de condicionantes sociales y técnicos, o qué nivel de coerción y de libertad de elección tienen los sujetos involucrados en esa relación.

El presente trabajo se interesa entonces por comprender de qué forma y hasta qué punto las condiciones y transformaciones del transporte y la movilidad en el espacio urbano se erigen en dimensiones de disputa entre diferentes grupos y sectores. Por ello, se optó por indagar esta relación entre transporte, desigualdad social y transformación urbana, desde la idea de “capital espacial”, concepto en creciente debate dentro de las ciencias sociales. Algunas de las discusiones y variantes fundamentales en esta temática pueden consultarse en trabajos que utilizan conceptos cercanos tales como “*motility*” (Kaufmann et al. 2004), “espacios de la movilidad” (Levy 2000), enfoque “activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades (AVEO)” (Hernández 2012) o dimensión social de los recursos sociales (Ripoll y Tisot 2010).

Siguiendo una revisión realizada por Apaolaza y Blanco (2015), se podría distinguir tres líneas fundamentales en la definición de capital espacial. En primer lugar, una línea que entiende que el mismo es un atributo del territorio, que depende de las configuraciones espaciales, de las dotaciones de infraestructura, de las características de accesibilidad, etc. En segundo lugar, una línea que entiende el capital espacial como un atributo del sujeto (eventualmente del grupo), que depende de sus recursos y capacidades para producir y extender ciertas prácticas de movilidad en la ciudad. Por último, una línea que lo entiende como un atributo de un sujeto social y territorialmente imbricado, y que por ende depende tanto de recursos y capacidades del sujeto como de las posibilidades y constreñimientos generados por el territorio.

Este último abordaje, de un anclaje mixto, resulta interesante para indagar y reflexionar sobre transformaciones en las condiciones del transporte y la movilidad como las observadas en los casos de Buenos Aires y Santiago, ya que permite sostener que “una misma oferta y configuración territorial puede ser ventajosa para un determinado sujeto o grupo social y no para otro, a la vez que unas mismas competencias subjetivas pueden resultar ventajosas en ciertos contextos territoriales y no en otros” (Apaolaza y Blanco 2015, 12). Esto es, ciertos cambios en la infraestructura, la normativa o el funcionamiento del transporte pueden tener consecuencias diferenciales, ya que pueden ser desigualmente aprovechados por diferentes grupos sociales, incluyendo agentes con intereses económicos rentabilizadores del suelo, pudiendo repre-

sentar una ventaja o atracción de residencia para unos, al tiempo que un obstáculo o factor de desplazamiento para otros.

La operativización del concepto de capital espacial permite distinguir dos componentes fundamentales. Por un lado, componentes inherentes al sujeto y su hogar, que podrían definirse como “recursos de movilidad”, y que incluyen toda una serie de recursos materiales (tenencia de vehículos y licencias, capacidad de pago de pasajes, motricidad normal, etc.) e inmateriales (representaciones del territorio, habilidad para utilizar diferentes transportes, conocimiento de redes, entre otros), en estrecha relación con el componente “apropiación” del concepto de *motility* propuesto por Kaufmann et al. (2004). Por otro lado, componentes externos al sujeto y el hogar, que podrían definirse como “condiciones territoriales”, que dependen tanto de las características del territorio de proximidad (dotación de servicios, presencia de actividades, fragmentación, etc.) como del transporte, que hace accesible otros lugares de la ciudad (infraestructuras de circulación, oferta de transporte público, entre otros), emparentados con las estructuras de oportunidades en el enfoque propuesto por Hernández (2012).

Por lo tanto, son de relevancia significativa las condiciones materiales preexistentes del territorio, sus representaciones y su apropiación, las redes accesibles para el ejercicio de la movilidad y las condiciones propias de los sujetos insertos en sus redes sociales. Pero también resulta ineludible el rol ejercido por el Estado que, a través de sus intervenciones, políticas públicas y asociaciones público-privadas, produce y distribuye capital espacial desigualmente entre los grupos sociales, pudiendo construir nuevos escenarios de desplazamiento (en el doble sentido de movilidad y a la vez expulsión).

23

Aspectos metodológicos

El análisis inicialmente se realizó sobre la base de información secundaria, observación directa en campo y realización de entrevistas exploratorias a informantes clave, tales como agentes inmobiliarios o referentes de movimientos sociales y vecinales de los cuatro casos analizados.

A partir de esta indagación inicial, se establecieron contenidos comunes para la realización de entrevistas semiestructuradas en los cuatro casos, ordenados en un guion flexible de cinco módulos:

1. Información del entrevistado.
2. Información del hogar y sus miembros (edad, educación, actividades, entre otras).
3. Información sobre el componente habitacional (características de la vivienda y de la tenencia actual y pasada).

4. Movilidad cotidiana de cada uno de los miembros, tanto desde la residencia actual como las pasadas o pasadas, atendiendo tanto a la movilidad efectiva, como a las dificultades de la movilidad (lugares/servicios que no pueden alcanzarse, viajes inútiles, etc.) y al conocimiento de las redes disponibles.
5. Percepción de las transformaciones en el barrio sobre cambios urbanos generales y de transporte/movilidad en particular, considerando localización, antigüedad y valoración/opinión de estos cambios, así como de situaciones/escenarios (potencialmente) conflictivos.

La unidad de indagación fue el hogar, pero la entrevista preguntaba acerca de la movilidad y las apreciaciones de cada uno de sus miembros. Sobre esta base, se realizó un total de 41 entrevistas semiestructuradas a hogares de nuevos y antiguos residentes en los casos pericentrales, de residentes de urbanizaciones cerradas y de barrios populares abiertos en los casos periurbanos, distribuidas tal cual se indica en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Número de entrevistas por caso y perfil de los hogares

24

Caso	Entrevistas semiestructuradas	Perfil de los hogares entrevistados
Parque Patricios, Buenos Aires	10	Residentes nuevos (5) Residentes antiguos (5)
Estación Central, Santiago	11	Residentes nuevos (6) Residentes antiguos (5)
Pilar, Buenos Aires	10	Residentes urbanizaciones cerradas (5) Residentes barrios populares (5)
Colina, Santiago	10	Residentes urbanizaciones cerradas (5) Residentes barrios populares (5)

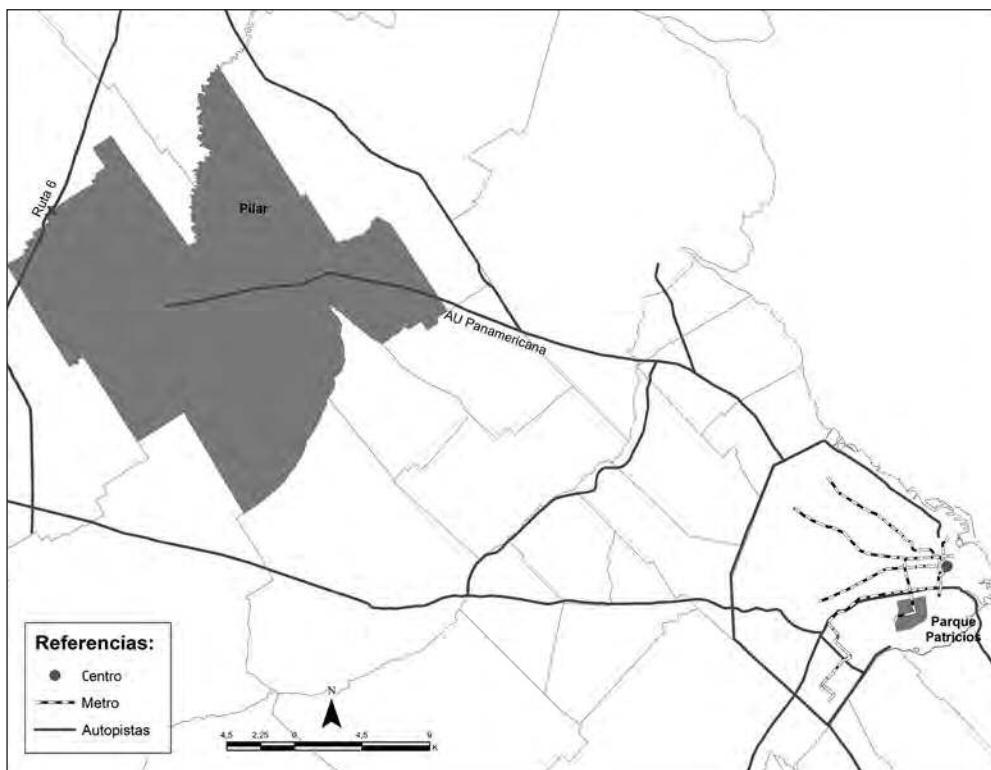
Elaboración propia.

Dado que estos casos abarcan áreas demasiado extensas, se optó por concentrar las entrevistas en subzonas específicas. En los casos de Parque Patricios y Estación Central, se trabajó en las franjas de mayor dinamismo inmobiliario en derredor de las estaciones de Metro existentes en las zonas. En el caso de Pilar, se focalizó la zona de Presidente Derqui, donde coexisten barrios populares tradicionales y nuevas urbanizaciones cerradas. Por último, en el caso de Colina, se trabajó sobre dos zonas próximas, muy vinculadas entre sí: el pueblo de Las Canteras, fuertemente asociado con la actividad primaria tradicional, y Chicureo, la mayor zona de condominios cerrados y megaproyectos urbanísticos de Santiago.

Algunas características generales de los casos de estudio

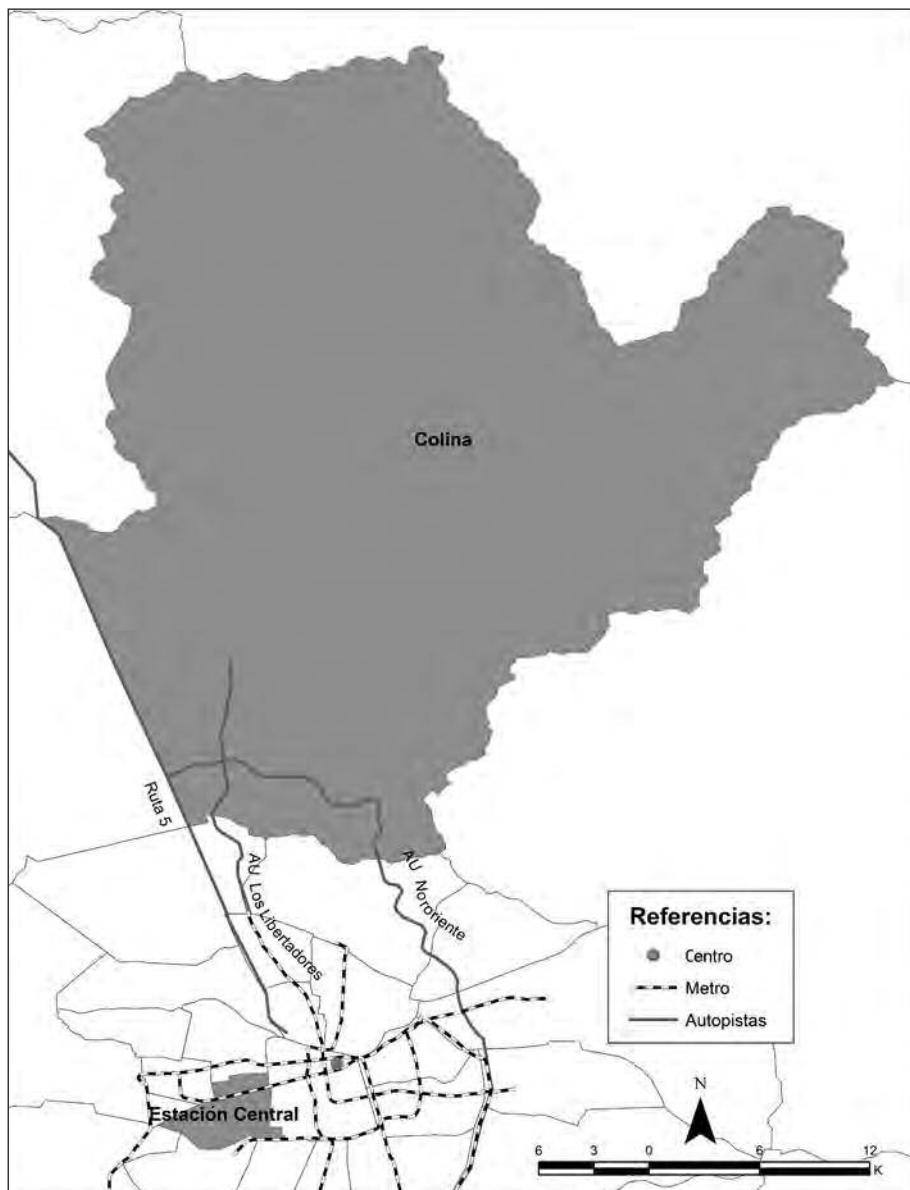
Como se anticipó, los cuatro casos trabajados corresponden a áreas pericentrales y periurbanas de Buenos Aires y Santiago, cuya ubicación general puede observarse en los siguientes mapas:

Mapa 1. Ubicación general: casos Parque Patricios y Pilar



Elaboración propia con base en datos del Instituto Geográfico Nacional.

Mapa 2. Ubicación general: casos Estación Central y Colina



Elaboración propia con base en datos del Instituto Geográfico Militar.

Se trata de cuatro áreas en las que se observan intensos procesos de desarrollo inmobiliario (renovación urbana y urbanizaciones cerradas) en parte estimulados por atributos y cambios en el transporte, y donde coexisten grupos socioeconómicos heterogéneos, en ocasiones polarizados. El siguiente cuadro resume algunas de las características generales de cada caso:

Cuadro 2. Características de los casos analizados

Ciudad	Buenos Aires		Santiago	
Caso	Parque Patricios	Pilar	Estación Central	Colina
Localización	Pericentral	Periurbana	Pericentral	Periurbana
Subzona analizada	Alrededores de estaciones de Metro Caseros y Parque Patricios	Presidente Derqui	Alrededores de estaciones de Metro San Alberto Hurtado, Ecuador y Las Rejas	Las Canteras y Chicureo
Población (aprox.)	40 mil hab. (2010)	300 mil hab. (2010)	110 mil hab. (2012)	120 mil hab. (2012)
Superficie	4 km ²	335 km ²	15 km ²	970 km ²
Crecimiento poblacional	-2% (1991-2010)	+130% (1991-2010)	-15% (1992-2012)	+115% (1992-2012)
Densidad	100 hab/ha	9 hab/ha	73 hab/ha	1 hab/ha
Distancia al centro metropolitano	4 km	55 km	3 km	30 km
Tipo de jurisdicción	Barrio	Municipio	Comuna	Comuna
Gobierno local	No	Sí	Sí	Sí

Elaboración propia con base en datos del INDEC (1991, 2001, 2010) e INE (1992, 2002, 2012).

Las transformaciones urbanas en barrios pericentrales:

Parque Patricios y Estación Central

Parque Patricios y Estación Central representan dos áreas localizadas muy cerca de sus respectivos centros metropolitanos (3 km a 4 km). De acuerdo con esta posición dentro de la ciudad, ambos casos muestran muchas características en común: presentan una variada oferta de transporte y una notable cercanía al centro, pero a la vez son áreas con fuerte presencia de infraestructuras industriales, de transporte y de logística –gran parte de las cuales se encuentra en estado de abandono– y poseen una fuerte impronta histórica obrera y popular, con población vinculada con las tareas manuales del sector industrial o de logística (Socoloff et al. 2012; Di Virgilio 2011; Gross et al. 1984).

En el caso de Parque Patricios, el desarrollo histórico del barrio aparece ligado con la instalación de grandes equipamientos considerados “insalubres” (hospitales, cárceles, mataderos, etc.), en una zona que representaba literalmente el borde de la ciudad (barranca del Riachuelo). El posterior desarrollo de actividades industriales y de logística hacia la década de 1920 supuso la atracción de importantes cohortes de trabajadores inmigrantes al área. Por su parte, Estación Central cumplió desde

inicios de siglo XX un rol fundamental en el desarrollo industrial de Santiago, albergando la Estación Central de Ferrocarriles, que representaba la principal puerta de acceso a la capital chilena. Influenciado por este atributo, su territorio se ha caracterizado por la coexistencia de usos residenciales y productivos, con fuerte presencia de infraestructuras de bodegas, talleres, terminales y estacionamientos de buses, así como por una importante población de raíz obrera (Gross et al. 1984).

En ambos casos, esta presencia industrial y de logística se vio fuertemente afectada por los procesos de desindustrialización generalizados que, desde mediados de la década de 1970, afectaron a ambos países. Las políticas de apertura económica y liberalización de la economía, sumadas a una serie de modificaciones puntuales en la normativa urbana, determinaron que muchos de aquellos suelos e infraestructuras quedaran en desuso durante las siguientes décadas.

El posterior correlato sociodemográfico de este período de estancamiento y decadencia fue la pauperización de los sectores obreros tradicionales, así como la pérdida de población. Efectivamente, tanto Parque Patricios como Estación Central muestran tendencias poblacionales decrecientes durante los últimos 20 años. Sin embargo, mientras que en Estación Central esta pérdida ha sido sostenida censo a censo, en el caso de Parque Patricios se observa un leve repunte para el último período intercensal.

En cuanto a las características habitacionales, predominan las viviendas tipo departamento o casa, a la vez que se evidencia un importante peso de los hogares que arriendan la vivienda en la que residen, aproximadamente un 35% en Parque Patricios (INDEC 2010) y un 22% en Estación Central (CASEN 2013).

Ambos casos cuentan, asimismo, con una notable oferta de transporte público que incluye servicios de Metro (línea H en Parque Patricios y línea 1 en Estación Central), BRT (Metrobús del Sur en Parque Patricios y Troncales del Transantiago en Estación Central), buses, taxis y ciclovías.

Es interesante destacar que, si bien el Metro se instala en momentos muy distintos (llega a Estación Central 35 años antes que a Parque Patricios), en ambos casos se constituyó en un elemento de vital importancia para el impulso de la renovación urbana reciente. En el caso de Parque Patricios, directamente con su llegada en 2007 y extensión en 2011, y en el caso de Estación Central con su resignificación y revalorización a partir de los cambios en las preferencias de inversión de las principales inmobiliarias oferentes de vivienda orientada a estratos medios emergentes (primordialmente grupos socioeconómicos C2), como respuesta a las condiciones más restrictivas de edificación que se observan a partir del año 2012 en diversas comunas centrales hasta ese momento en *boom* inmobiliario.

En ambos casos, esta buena oferta de transporte público sumada a la proximidad al centro, determina una excelente accesibilidad, lo cual parece ser una de las claves de la reciente dinamización inmobiliaria. Sin embargo, hay también factores específicos que alimentan estas tendencias. En el caso de Parque Patricios, la conformación

de un Distrito Tecnológico que incentiva la radicación de empresas y universidades privadas vinculadas con el sector Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), la instalación de importantes edificios públicos –como la Jefatura de Gobierno de la Ciudad o la sede de la Policía Metropolitana–, así como una serie de intervenciones de “puesta en valor” del espacio público (Blanco et al. 2015). En el caso de Estación Central, la inexistencia de un plan regulador comunal capaz de restringir la densidad habitacional y limitar así la construcción de mayor número de viviendas de menor metraje cuadrado, escenario muy atractivo para desarrolladores inmobiliarios.

Esta combinación de disponibilidad de lotes e inmuebles –producto de los procesos de desindustrialización y abandono–, buena oferta de transporte público, proximidad al centro y estímulos adicionales por inversiones o normativas del Estado ha desencadenado una dinámica inmobiliaria privada creciente, con fuertes rasgos de conflictividad para los antiguos vecinos y usuarios de estos barrios.

Las transformaciones urbanas en barrios periurbanos: Pilar y Colina

Pilar y Colina representan dos extensas áreas periurbanas, localizadas a unos 55 km y 30 km de sus respectivos centros metropolitanos. Se trata de jurisdicciones de gobierno local (un municipio en Buenos Aires y una comuna en Santiago) que se constituyeron a partir de un antiguo centro urbano, independiente de la metrópolis, que ejercía funciones centrales, comerciales y de servicios, hacia un importante entorno rural. Las posteriores expansiones de Buenos Aires y Santiago conllevaron la paulatina incorporación de aquellos territorios a las lógicas metropolitanas, a través de la radicación de vivienda pública o autoconstruida y de nuevas actividades industriales, comerciales o de servicios, pero sobre todo, a través de una potente dinámica inmobiliaria asociada a nuevos barrios cerrados (condominios, *country clubs*, megaproyectos, etc.) orientados a sectores medio-altos y altos (Borsdorf et al. 2007; Heinrichs et al. 2011; Blanco y San Cristóbal 2012; Lukas 2014).

29

Si bien los dos casos estudiados se emplazan en los principales ejes de expansión metropolitana y observaron aumentos poblacionales de más del 100% en los últimos 20 años, la combinación de factores en juego determina que todavía conserven en la actualidad extensas zonas rurales dedicadas a actividades agroproductivas tradicionales. El paisaje urbano resultante combina entonces entornos rurales, barriadas populares y nuevas urbanizaciones cerradas, donde en todos los casos predomina ampliamente la vivienda tipo casa (90% en Pilar y 98% en Colina).

Asimismo, si bien los pueblos de Pilar y Colina se vieron tempranamente conectados con Buenos Aires y Santiago a través de carreteras y ramales ferroviarios, la oferta de transporte cambió progresivamente según la expansión de las metrópolis y los diferentes contextos político-económicos nacionales.

La oferta de transporte público es actualmente deficiente e insuficiente. En Pilar, está representada por dos líneas ferroviarias (San Martín y Belgrano Norte) que unen el municipio con el centro de Buenos Aires, así como por diversas líneas de buses que conectan las distintas localidades del municipio entre sí y con municipios vecinos. En Colina, el único ramal ferroviario fue cerrado en 1990, por lo que la oferta solo incluye servicios de buses locales e interurbanos, que además no forman parte del sistema metropolitano de transporte público del Transantiago.

Ambos casos se destacan, no obstante, por su importante infraestructura vial, que facilita una rápida conexión con el centro metropolitano y otras áreas estratégicas a través del automóvil particular: el Acceso Norte y la Autovía 6 en Pilar; la Ruta 5 Norte y las autopistas Los Libertadores y Nororiente en Colina. Estas autopistas, concesionadas y tarifadas en la mayoría de los casos, han jugado un papel determinante en la apertura de nuevos nichos para productores y consumidores inmobiliarios de alto estatus, aunque han respondido a lógicas y temporalidades de implantación heterogéneas. En el caso de Pilar, esta infraestructura vial era preexistente al fenómeno de las urbanizaciones cerradas, pero tendió a ampliarse y extenderse en acompañamiento al desarrollo inmobiliario. Algo similar sucedió en Colina con la Ruta 5 Norte y la autopista Los Libertadores, pero no así con la autopista Nororiente, que se construyó hacia finales de la década de 2000, persiguiendo la finalidad estratégica de conectar, de manera rápida y directa (y sin atravesar barriadas populares), la zona de mayor dinamismo inmobiliario de Colina con el sector nororiente, tradicionalmente rico, de Santiago.

Esta característica común en materia de infraestructura vial y oferta de transporte público, sumada a la simultaneidad de procesos relativamente autónomos de expansión de la ciudad, determina un espacio periurbano sumamente fragmentado, donde la circulación peatonal o del transporte público suele verse obstaculizada por la presencia de autopistas o perímetros vallados de condominios cerrados. Se trata de contextos donde la naturaleza de los espacios de proximidad y las posibilidades de conexión con otras áreas resultan sumamente heterogéneas según las particularidades sociales y familiares.

Exploraciones en torno al capital espacial

En los cuatro casos estudiados, las entrevistas realizadas indagaron las percepciones urbanas y los recursos –materiales e inmateriales– de movilidad de los integrantes de 41 hogares, con edades entre los 12 años y 70 años de edad, dando cuenta así de un amplio espectro de actividades, requerimientos de movilidad y uso del territorio metropolitano.

El clivaje socioterritorial fundamental fue distinto según el tipo de caso. En los barrios pericentrales, el elemento distintivo de mayor significación era la antigüedad de residencia. Este clivaje temporal también suele coligarse con elementos de ingreso

y hasta de clase, pero la tensión frente a los cambios urbanos recientes se expresa sin duda entre “nuevos” y “antiguos” residentes.

En cambio en los casos perিurbanos la tensión principal se expresa en el *locus* residencial, entre los hogares de condominios cerrados y los de otras formas de urbanización popular de tejido abierto. Naturalmente este clivaje residencial también tenía un claro correlato con elementos socioeconómicos y de antigüedad, donde los barrios cerrados presentan hogares de mayores ingresos y residencia más reciente.

El análisis de las entrevistas identificó características relevantes de los hogares y del uso del territorio en relación con las opciones de movilidad, y permitió así ensayar algunas reflexiones sobre la puesta en juego del capital espacial por parte de sujetos situados en contextos territoriales de fuerte cambio urbano.

Dinámicas del capital espacial en barrios pericentrales: Parque Patricios y Estación Central

Si bien los relatos dan cuenta de una variedad de situaciones y escalas de movilidad, así como de activación de recursos diversos a la hora de definir las prácticas de viaje, un primer hallazgo es que en ambos casos se destaca el componente territorial del capital espacial. En otras palabras, independientemente de la mayor o menor desigualdad socioeconómica de los hogares, así como de la heterogénea disposición de sus recursos de movilidad, los atributos del territorio y el transporte determinan escenarios de movilidad relativamente homogéneos. Es decir que la satisfacción de las diversas necesidades se alcanza a partir de la propia configuración territorial barrial y de la buena inserción en redes de circulación, y no depende tanto de los activos personales o del hogar.

31

En primer lugar, el espacio de proximidad aparece como un ámbito contenedor de una parte significativa de los requerimientos de movilidad. En la mayoría de las entrevistas, buena parte de las actividades cotidianas se resolvían satisfactoriamente dentro del barrio o en sus adyacencias, sin mediación del transporte. Requerimientos de movilidad vinculados con el abastecimiento diario, la recreación e incluso con la educación o la salud, se lograban caminando. Ello habla de dos localizaciones eficientes para satisfacer la demanda y expectativas de movilidad de sus residentes independiente de su condición socioeconómica. Esta situación, que depende directamente de la buena dotación –de infraestructuras y servicios– del territorio, tiene un fuerte efecto igualador en las posibilidades de acceso. En segundo lugar, la buena oferta de transporte, que presenta variedad de modos y sobre todo excelente conectividad con el centro metropolitano, tiene un papel determinante en la configuración de la movilidad de mayor escala, asociada con actividades laborales y, en menor medida, educativas y recreativas.

En otras palabras, se trata de contextos donde la movilidad se resuelve con predominio de la escala de proximidad y cercanía (Miralles et al. 2012). Las ventajas de posición y conectividad de Parque Patricios y Estación Central en relación con otras centralidades y con las redes que facilitan el acceso a lugares clave forman parte de un recurso socioterritorial colectivo, compartido y puesto en valor por los sujetos entrevistados, independientemente de las condiciones socioeconómicas, la antigüedad o la tenencia de la vivienda.

En este escenario, el automóvil particular aparece como un recurso secundario al que se recurre solo para casos específicos en los que no es posible utilizar transporte público (articulación de varios destinos, salidas de recreación nocturna, transporte de cargas voluminosas o pesadas). El taxi, por su parte, aparece también solo en situaciones específicas, pudiendo ser una alternativa válida –aunque costosa– para aquellos hogares o individuos que no disponen de automóvil particular.

Esta robustez en las condiciones territoriales, ubicuamente aprovechadas por los hogares, aparece reflejada en la autoevaluación de las posibilidades de movilidad actual y desde la residencia anterior (en aquellos casos que correspondía). Los residentes antiguos de Parque Patricios y Estación Central coinciden en que tienen muy buena oferta de transporte y que desde estos barrios acceden fácilmente a los lugares requeridos, no identificando movilidad insatisfecha. Por su parte, los nuevos residentes consideran que, al menos, tienen similares condiciones de movilidad que desde sus anteriores residencias, destacando los cortos tiempos de viaje entre la nueva localización y las áreas de destino.

Un segundo hallazgo se deriva del desigual peso que el Metro –principal infraestructura de interés dentro del presente estudio– adquiere en los desplazamientos de mediana escala en los casos analizados (en relación con otros modos de transporte).

Como se anticipó en el marco conceptual, el conocimiento de la variedad de oportunidades de movilidad disponible constituye un componente clave del capital espacial. De las entrevistas se desprende que este recurso se encuentra disponible por igual para todos los entrevistados. Sin embargo, a pesar de que las redes de transporte son bastante conocidas por todos los hogares, se observa un peso diferencial del Metro entre Parque Patricios y en Estación Central.

En el primer caso, se observa un amplio espectro de utilización de la totalidad del transporte público por parte de los antiguos residentes, frente a un uso más limitado del Metro por parte de los nuevos residentes. En el caso santiaguino, la línea 1 del Metro se configura como el eje central en la movilidad de las familias, independiente de su antigüedad o condición socioeconómica, al tiempo que pocos residentes utilizan otros modos, como el sistema Transantiago (que está literalmente ausente en los relatos).

Esta diferencia posiblemente responda a dos factores. Primero, una oferta de servicios de buses diversificada, barata y relativamente estable en el caso de Parque Patricios, ampliamente internalizada por los antiguos residentes, frente a un esquema de

circulación de buses abruptamente modificado con la implementación del Transantiago, que trastocó las prácticas de antiguos y nuevos residentes por igual. En segundo lugar, la diferente antigüedad en los servicios de Metro. Mientras que la línea 1 lleva operando 41 años en Estación Central, la línea H de Parque Patricios comenzó a operar plenamente apenas cuatro años atrás.

Es interesante notar aquí que, mientras que los cambios en el Transantiago –a pesar de llevar ya casi 10 años de aplicación– no son reconocidos por ninguno de los dos grupos (antiguos y nuevos residentes) analizados en Estación Central, la nueva oferta de Metro de la línea H fue rápidamente internalizada por antiguos y nuevos residentes, algo que no sucedió con otras nuevas ofertas de transporte público como el BRT Metrobús del Sur.

El servicio de Metro es valorado por su rapidez, seguridad y limpieza por todos los hogares entrevistados, indistintamente de su condición. Sin embargo, aparece como la oferta de transporte “estrella” entre los nuevos residentes. Poco importa aquí que la línea de Metro sea “nueva” como en el caso de Parque Patricios o que simplemente haya sido “redescubierta” como en el caso de Estación Central, el efecto de atracción de estos nuevos residentes hacia el barrio es el mismo.

Este hecho inmediatamente remite al último hallazgo de importancia. Las infraestructuras de transporte, y especialmente el Metro, son visualizados por los antiguos y nuevos residentes como un elemento crucial en el reposicionamiento –tanto material como simbólico– del barrio en la ciudad. Todos los residentes dejan ver la importancia asignada al Metro y la infraestructura de transporte en general –independientemente de su antigüedad– en la “modernización” del barrio y su “conexión” con las zonas valorizadas (y “deseadas”) de la ciudad. Quizás el ejemplo más caricaturesco de esta función simbólica esté representado por la nueva red de ciclovías de Parque Patricios que, aunque escasamente utilizada por antiguos o nuevos usuarios, es altamente valorada en la renovación de la imagen del barrio.

Esta idea de reposicionar los barrios dentro de la ciudad “deseada” (en otras palabras, las zonas inmobiliaria dinámicamente anheladas por las clases medias) a través de la red de Metro obliga a pensar el posible papel del transporte como un factor de gentrificación, no solamente desde su función declarada en el traslado de las personas, sino también a partir de su efecto simbólico, evidenciado por la fuerte penetración en las narrativas de los entrevistados.

Dinámicas del capital espacial en barrios periurbanos: Pilar y Colina

El primer rasgo sobresaliente de los casos periurbanos plantea una situación casi opuesta a la de los casos pericentrales. Esto es, ante un territorio altamente fragmentado, con muy desigual dotación de servicios y actividades, y con una deficiente ofer-

ta y configuración del transporte público (escasez y baja calidad de los servicios, redes dispersas y con débil articulación), las características individuales y del hogar ocupan un rol determinante en el capital espacial. Por ello, ante la ausencia de oportunidades de movilidad mínimamente inclusivas, la enorme desigualdad social y territorial propia de estas áreas se manifiesta en posibilidades de apropiación y uso de la ciudad marcadamente inequitativas.

Dentro de los recursos más importantes del hogar sobresale, sin duda, el automóvil. En un contexto de grandes distancias y discontinuidades de las redes, el automóvil es el recurso de movilidad más valorado, tanto por los residentes de las urbanizaciones cerradas como por los del tejido tradicional.

Mientras que todas las familias de clase media y alta de los barrios cerrados cuentan con al menos uno o dos autos, en los barrios tradicionales esta distribución es más heterogénea. Sin embargo, se ha identificado más de un auto por hogar incluso en hogares de ingresos medio-bajos de los barrios abiertos, y aun los sectores de menores ingresos aspiran al automóvil para resolver sus necesidades de movilidad.

Esta predominancia del automóvil no hace sino reforzar las desigualdades sociales al menos de tres maneras. Primero, porque al tratarse de un recurso estrechamente vinculado con el nivel de ingreso del hogar (tanto para su adquisición como para su mantenimiento y funcionamiento), su disponibilidad entre hogares de bajos y altos ingresos es muy desigual. En las urbanizaciones cerradas, la concentración de vehículos es notoria: por ejemplo en Pilar estos barrios representan el 13% de los hogares pero concentran el 45% de los vehículos (ENMODO 2010).

En segundo lugar, porque se evidencia una marcada diferenciación de género en su uso: alta cantidad de viajes en automóvil como conductor para los hombres de urbanizaciones cerradas y bastante menor para las mujeres, que lo utilizan “como acompañantes”. En los residentes del barrio abierto, la diferenciación de género se ve directamente cristalizada en la dispar tenencia de licencia y disponibilidad del automóvil para las mujeres, como testimonian varias de las entrevistas recogidas.

Tercero, porque si bien la mayor parte de los hogares se vale del automóvil para responder a sus requerimientos de movilidad, la intensidad de uso es mucho mayor entre los residentes de urbanizaciones cerradas. Efectivamente los individuos de urbanizaciones cerradas usan exclusivamente el automóvil para todos los aspectos de su movilidad. Incluso cuando no tienen automóvil disponible –por ejemplo en el caso de muchos estudiantes– prefieren compartir el automóvil con conocidos, “hacer dedo” a vecinos dentro de la urbanización o incluso no viajar antes que hacer uso del transporte público. Los hogares que residen en barrios abiertos, en cambio, tienen estrategias mixtas que combinan automóvil con el uso de transporte público. Paralelamente, mientras que los hogares de barrios cerrados evidencian un conocimiento casi nulo de la oferta de transporte público (sin que esto menoscabe sus recursos inmateriales), los hogares de los barrios abiertos –aun disponiendo de vehículo– hacen un

uso constante del transporte público a pesar de describirlo como deficiente (accesible en términos económicos, pero no óptimo en términos funcionales, especialmente en lo que a tiempos de viaje y confort concierne).

El segundo hallazgo, que se vincula con la escala de apropiación y uso de la ciudad de los diferentes grupos, también está parcialmente relacionado con esta predominancia del automóvil particular. La desigual intensidad en el uso del automóvil no solo se relaciona con mayor número de viajes rápidos o confortables, sino también con diferentes alcances metropolitanos, cantidad de destinos y articulaciones complejas.

Los hogares de las urbanizaciones cerradas y de los barrios abiertos muestran patrones de movilidad altamente diferenciados, donde sus residencias se vinculan con puntos completamente distintos, tanto del entorno próximo como del resto de la ciudad.

Las escalas de movilidad de los residentes en el barrio abierto son variadas. El entorno inmediato es utilizado solo para resolver algunas actividades de abastecimiento cotidiano. La debilidad de las centralidades más próximas al lugar de residencia limita la cantidad de actividades posibles, por lo que una parte de los viajes se dirige a otras centralidades del mismo municipio (concretamente el centro de Pilar y Colina) o de municipios vecinos, especialmente para trabajo, atención de la salud, educación, recreación y compras no cotidianas. En este grupo, las movilidades a escala metropolitana son esporádicas y están reservadas para actividades específicas, recreativas, visitas familiares, compras eventuales y atención de la salud, y pueden implicar tanto el uso del transporte público como del automóvil particular.

En el caso de los residentes de urbanizaciones cerradas, solo se registra viajes de proximidad para utilizar la infraestructura comercial y de servicios instalada dentro de los mismos condominios. Es decir que no existen viajes hacia el entorno próximo externo al perímetro vallado. También son escasas las actividades que resuelven dentro del propio municipio, quedando restringidas fundamentalmente a servicios privados especializados en estos segmentos económicos –que por sus elevados precios aparecen en la práctica como espacios monoclásicos– o a viajes sociales entre urbanizaciones cerradas. Es decir, la movilidad de proximidad y meso alcance se da únicamente hacia lugares segregados –por cerramientos físicos o económicos– a los que los vecinos externos no tienen acceso.

A partir del uso del automóvil, los residentes de urbanizaciones cerradas despliegan un amplio control territorial a lo largo de localizaciones muy dispersas, lo que les permite alcanzar áreas de empleo más complejas y jerárquicas del centro metropolitano, así como servicios especializados de salud y educación de rango metropolitano. En ambos casos, esta conectividad selectiva se da con áreas de la ciudad tradicionalmente ricas y bien equipadas, como el eje Norte en Buenos Aires (centro, Recoleta, Palermo, Vicente López, San Isidro) y el eje Nororiente de Santiago (centro, Providencia, Vitacura, Las Condes, Lo Barnechea), de donde además provienen muchos de estos residentes.

Ante las situaciones descritas en los dos primeros hallazgos, es esperable que las inversiones públicas en infraestructura y servicios de transporte tengan significaciones cruzadas entre los dos grupos analizados.

En el caso de Pilar, mientras las autopistas –a pesar de problemas de congestión cada vez más frecuentes– son entendidas por parte de los residentes de las urbanizaciones cerradas como el dispositivo de conexión y modernización por excelencia, los residentes del tejido abierto, a pesar de contar con automóviles, destacan las mejoras de las redes de transporte público, como las nuevas líneas de buses o la renovación del ferrocarril. Es interesante marcar que, a pesar de las recientes mejoras en Buenos Aires, este último modo de transporte queda fuera de toda consideración por parte de los residentes en urbanizaciones cerradas.

En el caso de Colina, los residentes de barrios abiertos evalúan negativamente la infraestructura, accesibilidad y frecuencia del transporte público, a la vez que los residentes de urbanizaciones cerradas se muestran insatisfechos con la infraestructura de autopistas, donde se produce cada vez más embotellamientos.

De todas maneras, aun cuando los residentes de los barrios cerrados pudieran no valorar positivamente la inversión en autopistas –probablemente debido a que la escala adquirida por el desarrollo inmobiliario en ocasiones ha superado la capacidad de circulación–, lo cierto es que, teniendo en cuenta los patrones de movilidad de este sector social, se trata de una infraestructura no optativa, absolutamente necesaria, sin la cual este tipo de emprendimientos no tendría viabilidad alguna.

De esta manera, el tercer hallazgo establece que las inversiones en infraestructura en vialidad rápida, de fuerte presencia en los dos casos analizados, si bien conllevan mejoras que “en los papeles” pueden ser aprovechadas por la mayoría de los hogares entrevistados independientemente de su condición socioterritorial, en la práctica terminan por favorecer muy desigualmente a los distintos grupos sociales. Aun cuando los niveles de motorización entre los sectores populares son elevados, la sola tenencia de un vehículo no asegura el aprovechamiento de esta nueva oportunidad.

Contextos socioterritoriales y diferenciaciones en el capital espacial

Un rápido repaso de las características de los casos analizados da cuenta de configuraciones de capital espacial variadas. En cuanto a las condiciones territoriales, los casos pericentrales muestran un tejido continuo, con gran oferta de servicios y actividades, y próximo al centro metropolitano y otras centralidades, a la vez que la oferta de transporte público es buena y la incidencia del privado es poco gravitante. Los casos periurbanos evidencian en cambio un territorio fragmentado, con escasa oferta de servicios y actividades, e importantes distancias al centro metropolitano u otras cen-

tralidades, a la vez que la incidencia del transporte privado es alta debido en parte a la deficiente oferta de transporte público.

En cuanto a los recursos de movilidad de los distintos grupos, los casos pericentrales muestran hogares que presentan recursos inmateriales medianamente diferenciados, pero recursos materiales prácticamente equivalentes, a pesar de sus importantes diferencias socioeconómicas. Los casos periurbanos, por el contrario, muestran una distribución de activos mucho más desigual, tanto en los recursos materiales (mayor disponibilidad y dinero para utilizar el automóvil) como inmateriales (mayor conocimiento y significación de las redes disponibles).

Un resumen de estas características puede observarse en el siguiente cuadro:

Cuadro 3. Características de los recursos de movilidad y condiciones territoriales en los casos analizados

Componentes del capital espacial		Casos pericentrales: Parque Patricios y Estación Central	Casos periurbanos: Pilar y Colina
Condiciones territoriales	Territorio	Continuo y con gran oferta de servicios y actividades. Próximo al centro metropolitano y otras centralidades.	Fragmentado y con poca oferta de servicios y actividades. Distante al centro metropolitano y otras centralidades.
	Transporte	Buena oferta de transporte público. Poca incidencia del transporte privado.	Pobre oferta de transporte público. Gran incidencia del transporte privado.
Recursos de movilidad	Factores materiales	Poco diferenciados.	Medianamente diferenciados.
	Factores inmateriales	Medianamente diferenciados.	Marcadamente diferenciados.

Elaboración propia.

37

A modo de conclusión: inversiones, capital espacial y desplazamientos

La exploración de la conformación, dinámica y puesta en funcionamiento del capital espacial de los diferentes residentes en los casos analizados permite identificar un abanico de situaciones en el que se juegan de manera diferencial los componentes territoriales y los propios de los sujetos. Los casos muestran fuertes similitudes “de a pares” entre los barrios pericentrales y los barrios de la expansión periférica, pero también dan cuenta de particularidades propias de cada una de las ciudades estudiadas.

En los barrios pericentrales analizados, Parque Patricios y Estación Central, se evidencia un fuerte peso del componente territorial en una situación de desigualdad social moderada. Los recursos colectivos son activados en la movilidad cotidiana, habilitando un uso del territorio con pocas restricciones. Entre estos recursos son componentes clave del capital espacial la dotación de servicios y equipamientos del propio barrio y la existencia de redes de circulación de transporte público densas, diversificadas y con fácil conexión con lugares clave de la ciudad. De allí que la movilidad individual y de los hogares se despliegue fundamentalmente en la proximidad y hacia centralidades cercanas, dando cuenta de los atributos de situación y de posición que tienen estos barrios.

En estos lugares, la disponibilidad de funciones y servicios parecería ser un componente más importante que el propio acceso a los modos de transporte. El papel del automóvil resulta, por lo tanto, secundario: es un recurso que se activa en situaciones especiales, pero no es imprescindible para satisfacer los requerimientos de movilidad. Por eso es que, aun bajo el escenario de gentrificación y de mayor diferenciación social por la llegada de un nuevo perfil de residentes o usuarios en el barrio, es posible que este componente territorial continúe prevaleciendo, ya que las redes públicas proveen ventajas a la circulación por sobre el uso del automóvil. Sin embargo, bajo la misma lógica, cualquier dinámica de expulsión de residentes de bajos ingresos implica para los grupos desplazados una pérdida sustantiva de las condiciones materiales e inmateriales asociadas con la centralidad y oferta de movilidad del lugar.

En los barrios periféricos incluidos en el estudio, Pilar (en particular Presidente Derqui) y Colina (en particular Chicureo y Las Canteras), se presenta como rasgo relevante la marcada asimetría social entre los residentes de los barrios cerrados y de los barrios abiertos. En estos casos son los componentes del hogar los que muestran una supremacía por sobre los componentes territoriales que no solo no consiguen atenuar los efectos de la desigualdad social, sino que, por el contrario, terminan reforzándolos.

La capacidad de acceso a las autopistas y la movilización privada es sin duda un diferenciador de peso dada la menos densa y distante oferta de servicios disponibles. En este contexto, los recursos de los hogares, especialmente la disponibilidad de automóvil y de licencia para conducir, establecen claras diferencias entre las posibilidades de acceder a los lugares de la vida cotidiana, mediados por distancias variables pero que suelen implicar elevados tiempos de viaje y requerimientos de transbordo.

De esta manera, al analizar las políticas públicas en materia de transporte (metros y autovías), se evidencia un efecto diferencial sobre el capital espacial de los grupos comprometidos. En todas las situaciones estudiadas se presentan infraestructuras de transporte que, desde lo formal, deberían poder ser aprovechadas indistintamente por toda la ciudadanía. Sin embargo, en los casos pericentrales este beneficio se distribuye de manera más o menos equitativa, mientras que en los casos periurbanos se distribuye de manera poco equitativa, reforzando la desigualdad preexistente.

De todos modos, más allá de la posibilidad de apropiación más o menos democrática de los beneficios de las inversiones, en ambos casos existe un potencial de disputa y desplazamiento. Directo en los casos periurbanos, asociado con la colonización física de nuevos nichos inmobiliarios para los grupos de mayores ingresos, e indirecto en los casos pericentrales, asociado con la atracción de nuevos grupos con prácticas de movilidad diferenciada, capaces de competir con los antiguos residentes y alimentar así dinámicas inmobiliarias expulsivas a través de procesos de mercado.

En efecto, en los casos periurbanos existe un doble componente relacional que participa en la disputa por los recursos considerados en el capital espacial. Por un lado, los usos residenciales bajo el formato de emprendimientos inmobiliarios tipo condominio disputan tierras, inversiones públicas, vías de circulación y perfil de los servicios que podrían ser potencialmente destinados a las urbanizaciones populares. Por otro lado, la propia configuración de las urbanizaciones cerradas y las redes de autovías genera rupturas en la trama y dificulta el despliegue de la oferta de transporte público, reduciendo así los recursos colectivos.

En los casos pericentrales, estos elementos de disputa no resultan tan evidentes, aun cuando se identifican potentes transformaciones urbanas en los dos casos estudiados (verticalización y densificación en Estación Central; mutación de las actividades productivas y comerciales en Parque Patricios), con rasgos de selectividad y conflictividad social creciente. No es sencillo establecer una relación directa entre el papel del Metro y los incipientes procesos de gentrificación, ya que los beneficios de aquél no parecen ser exclusivamente aprovechados por un sector social determinado. No obstante, no debe perderse de vista tres elementos relevantes. Primero y principal, que basta con que el Metro ejerza atracción sobre residentes de mayores ingresos para que el proceso de gentrificación pueda alimentarse. Segundo, que el Metro y las infraestructuras de transporte en general no tienen como único objetivo la mejora material de la circulación sino también el reposicionamiento simbólico de los barrios en un contexto de valorización, y que es esta doble función material y simbólica la responsable de generar la atracción de nuevos residentes y alimentar las expectativas inmobiliarias. Tercero, que este papel atractivo del transporte aparece inserto en un conjunto de normativas permisivas, políticas territoriales e inversiones públicas que ya de por sí estimulan y potencian el negocio inmobiliario.

Una reflexión final que surge de este recorrido es que el efecto expulsivo de las diferentes políticas públicas de inversión, reordenamiento o refuncionalización de las infraestructuras y servicios de transporte solo podría ser cabalmente evaluado a la luz de los contextos socioterritoriales específicos sobre los cuales se ejecutan. A partir de la indagación exploratoria realizada desde la matriz del capital espacial, se pudo constatar que ciertos cambios en la infraestructura, la normativa o el funcionamiento del transporte (que no podrían ser juzgados como buenos o malos en sí mismos) tienen consecuencias diferenciales para los grupos sociales, pudiendo representar una

ventaja o estímulo de residencia para unos, al tiempo que un obstáculo o factor de desplazamiento para otros. Políticas públicas o inversiones presentadas como universales e indiscutibles pueden ocultar mecanismos que aumentan las brechas sociales o construyen desplazamiento.

La identificación del peso de los componentes territoriales y subjetivos, de los recursos puestos en juego en las prácticas de movilidad, del alcance espacial de los sistemas de actividades cotidianas, de las posibilidades de apropiación y uso del territorio, y del atractivo para la gentrificación son algunos de los aspectos clave para seguir indagando en la dinámica de las disputas sociales en nuestras ciudades.

Bibliografía

- Apaolaza, Ricardo y Jorge Blanco. 2015. "Sobre capacidades, experiencias y posibilidades de uso y apropiación de la ciudad: breve estado del arte del concepto de capital espacial". Ponencia presentada en XI Jornadas de Sociología. Buenos Aires, 15 de julio.
- Ascher, Françoise. 2004. *Les sens du mouvement*. París: Belin.
- Blanco, Jorge, Ricardo Apaolaza y Natalia Lerena. 2015. "Gentrificación, movilidad y capital espacial: una exploración del barrio de Parque Patricios, Buenos Aires". Ponencia presentada en Conferencia Anual COES 2015 Conflictos urbanos y territoriales: ¿desafiando la cohesión social? Santiago de Chile, 15 de septiembre.
- Blanco, Jorge y Darío San Cristóbal. 2012. "Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires". *Revista Iberoamericana de Urbanismo* 8.
- Borsdorf, Axel, Rodrigo Hidalgo y Rafael Sánchez. 2007. "A New Model of Urban Development in Latin America: The Gated Communities and Fenced Cities in the Metropolitan Areas of Santiago de Chile and Valparaíso". *Cities* 24 (5): 365-378.
- Camagni, Roberto, María Gibelli y Paolo Rigamonti. 2002. "Urban Mobility and Urban Form: The Social and Environmental Costs of Different Patterns of Urban Expansion". *Ecological Economics* 40.
- CASEN. 2013. *Encuesta de caracterización socioeconómica nacional 2013*. Chile: Ministerio de Desarrollo Social.
- Di Virgilio, Mercedes. 2011. *Barrios al sur: Villa Lugano, Villa Riachuelo, Mataderos, Parque Patricios y Villa Soldati a través del tiempo. Documento de trabajo 56*. Buenos Aires: IIGG, UBA.
- ENMODO (Encuesta de Movilidad Domiciliaria). 2010. *Base de datos Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ministerio del Interior y Transporte.
- Gross, Patricio, Armando de Ramón y Enrique Vial. 1984. *Imagen ambiental de Santiago*. Santiago: Ediciones Universidad Católica.

- Gutiérrez, Andrea. 2012. “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte”. *Bitácora* 21 (74). Bogotá: UNC.
- Heinrichs, Dirk, Michael Lukas y Henning Nuissl. 2011. “Privatization of the Fringes – a Latin American Version of Post-Suburbia? The Case of Santiago de Chile”. En *International Perspectives on Suburbanization: A Post-Suburban World?*, editado por Nicholas Phelps y Fulong Wu, 101-121. Londres: Palgrave-MacMillan.
- Hernández, Diego. 2012. “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”. *EURE* 115. Santiago de Chile.
- INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos). 2010. *Censo nacional de población, hogares y viviendas 2010*.
- _____. 2001. *Censo nacional de población, hogares y viviendas 2001*.
- _____. 1991. *Censo nacional de población, hogares y viviendas 1991*.
- INE (Instituto Nacional de Estadísticas). 2012. *Resultados preliminares Censo 2012*.
- _____. 2002. *Censo nacional de población - Chile 2002*.
- _____. 1992. *Censo nacional de población - Chile 1992*.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Bergman y Dominique Joye. 2004. “Motility: Mobility as Capital”. *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4). Hoboken: Wiley-Blackwell.
- Lees, Loretta, Hyun Shin y Ernesto López-Morales. 2016. *Planetary Gentrifications*. Cambridge: Polity Press.
- Levy, Jacques. 2000. “Les nouveaux espaces de la mobilité”. En *Les territoires de la mobilité*, dirigido por Michel Bonnet y Dominique Desjeux. París: Presses Universitaires de France.
- López-Morales, Ernesto. 2015. “Assessing Exclusionary Displacement Through Rent Gap Analysis in the Urban Redevelopment of Inner Santiago, Chile”. *Housing Studies*.
- Lukas, Michael. 2014. “Neoliberal Stadtentwicklung in Santiago de Chile”. *Kieler Geographische Schriften Band* 125. Kiel: Universitätzu Kiel.
- Miralles, Carme, Oriol Marquet y Miguel Castela. 2012. “Un análisis de la ciudad compacta a través de los tiempos de los desplazamientos”. 8º Congresso Internacional Cidade Virtual e Território. Río de Janeiro.
- Ripoll, Fabrice y SylvieTissot. 2010. “La dimensión spatiale des ressources sociales”. *Regards Sociologiques* 40. Strasbourg: Association Regards Sociologiques.
- Socoloff, Ivana, Ana Colombo, Iván Kitay, Hernán Maltz, Ignacio Rullansky, Guadalupe Seia, Laura Stibermany Magdalena Urdampilleta. 2012. “Gobernar Buenos Aires. Un estudio sobre las racionalidades políticas en torno al desarrollo local a partir del caso del Distrito Tecnológico de Parque Patricios (2008-2012)”. VII Jornadas de Sociología. La Plata.