

# Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. *Movilidad cotidiana* de residentes en Buenos Aires

*Beyond the housing: the uses of the city. Daily mobility of residents in Buenos Aires*

Natalia Cosacov\*

Recibido: 04 de junio de 2015  
Aceptado: 01 de octubre de 2015

## Resumen

Este artículo aborda la movilidad cotidiana, entendida como práctica social de desplazamiento diario que permite el acceso a actividades, personas y lugares, de residentes del barrio de Caballito, ubicado en el centro geográfico de la Ciudad de Buenos Aires. Se postula que la pregunta por los usos cotidianos del espacio urbano por parte de residentes de un barrio o zona específica amplía las coordenadas en las cuales examinar el cruce entre espacio urbano y desigualdad social. Los hallazgos expuestos muestran que estos hogares por su localización residencial –resultado de una elección y de movilización de recursos– gozan de la centralidad, capaz de condensar accesibilidad al trabajo y al consumo y proximidad con los vínculos familiares. Se trabaja con un corpus de 40 entrevistas biográficas a jefes y jefas de hogares residentes en Caballito.

Palabras clave:

Movilidad cotidiana

Localización residencial

Clases medias

Desigualdad social

## Abstract

This article discusses the daily mobility, understood as social practice of shift that allows access to activities, people and places, of residents in Caballito, a neighborhood located in the geographical center of Buenos Aires city. It is postulated that the question of the everyday uses of urban space by residents of a neighborhood or specific area extends the coordinates in which to examine the intersection between urban space and social inequality. Exposed findings show that these homes on their residential location -the result of an election and mobilization of resources- enjoy centrality, capable of condensing accessibility to labor and consumption and proximity to family ties. It works with a corpus of 40 biographical interviews with heads of households living in Caballito

Key words:

Daily mobility

Residential location

Middle-classes

Social inequality

\*Doctora en Ciencias Sociales. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Área de Estudios Urbanos, Instituto de Investigaciones Gino Germani. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Palestina 632. Piso 1, Dpto. 4, (1182) Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina, [nataliacosacov@gmail.com](mailto:nataliacosacov@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

Sabemos que en las ciudades capitalistas, la distribución de equipamientos y servicios, todo aquello que Topalov (1979) denomina *valores de uso elementales*, están desigualmente distribuidos en el territorio. De ello se desprende que las posibilidades de capturar *los efectos útiles de la aglomeración* están también desigualmente distribuidas: no todos los agentes tienen igual acceso a los mercados de trabajo, a los lugares de ocio y consumo, a actividades y bienes. El modo en que se distribuyen en el territorio redes de infraestructuras, servicios, equipamientos y mercados, marcan la organización de una ciudad y condicionan su apropiación y uso por parte de los habitantes. En ese marco, la localización residencial y en particular, su accesibilidad, ha sido señalada como un aspecto central a considerar (Harvey, D. 1977; Merklen, D. 1997; Katzman, M. 2000; Kralich, S. 2000; Di Virgilio, M. 2007; Duhau, E. et al., 2008; Pérez, P. 2009; Del Río, J. 2011).

Es posible afirmar que existe una larga tradición en la sociología urbana latinoamericana preocupada por las desiguales capacidades de apropiación del espacio urbano, que ha centrado su indagación sobre cómo los hogares –en general pertenecientes a los llamados sectores populares– logran acceder al suelo urbano y construir un lugar para vivir (Yunovsky, O. 1984; Bellardi, M. et al., 1986; Oszlak, O. 1991; Coulomb, R. et al., 2006; Cravino, M. 2008). Sin embargo, menor atención se ha prestado al modo en que hogares pertenecientes a distintos estratos sociales y localizados en diferentes zonas, usan la ciudad. La movilidad cotidiana, entendida como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares (Vega Centeno, P. 2005 y Bericat Alastuey, E. 1994) ha sido poco trabajada, y más aún, a la luz de la pregunta por la apropiación desigual del espacio urbano (Capron, G. et al., 2006).

En este artículo se reconstruye la movilidad cotidiana de residentes del barrio de Caballito, ubicado en el centro geográfico de la Ciudad de

Buenos Aires. Los datos aquí presentados son hallazgos de la tesis doctoral titulada “Habitar la centralidad. Trayectorias residenciales y usos cotidianos del espacio urbano de residentes en el barrio de Caballito, Buenos Aires”, que se propuso conocer los modos en que hogares de clase media producen su inscripción territorial, anclando esa pregunta en un campo de problemas mayor en torno a la relación entre espacio y desigualdad social. En la investigación destacamos la relevancia de formular un dispositivo teórico que permitiera entender la inscripción en la ciudad como una relación en permanente estructuración, cuya comprensión exigía ir más allá del problema del acceso a la vivienda y el hábitat, incorporando también la pregunta por los usos del espacio urbano. Esto último, implicó indagar empíricamente los anclajes territoriales que los residentes de un barrio producen al llevar a cabo sus actividades y relaciones sociales. Es esta última dimensión la que será abordada en este trabajo.

El artículo se estructura de la siguiente manera. En un primer apartado se hace un breve repaso por el dispositivo teórico-metodológico en el que se sustenta la investigación. Luego, se procede a mostrar los datos y exponer el análisis de la movilidad cotidiana de residentes del barrio de Caballito. Este segundo apartado se divide en tres partes en cada una de las cuales se trata un tipo de movilidad cotidiana: por motivos laborales, la realizada para visitar o cooperar con familiares y aquella realizada para satisfacer necesidades de consumo de bienes y servicios, tanto para la reproducción doméstica como aquellos vinculados al tiempo libre y el ocio. Apoyado en los hallazgos expuestos, en el tercer apartado se introduce –sin agotar– algunas consideraciones sobre las centralidades tradicionales y nuevas y se arguye –en base a lo expuesto en el apartado precedente– que la movilidad cotidiana de residentes en Caballito se vertebra en la centralidad tradicional, mostrando la vigencia de la misma. El artículo finaliza realizando algunas consideraciones sobre los hallazgos expuestos y la importancia de avanzar en futuras investigaciones comparativas que aborden la

movilidad cotidiana de distintos grupos sociales residentes en distintas localizaciones.

### BREVES CONSIDERACIONES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Siguiendo a Módenes (1998) la movilidad cotidiana –llamada también pendular porque siempre encuentra como punto de retorno la residencia–, puede ser definida como aquella que se produce para llevar a cabo actividades laborales, de consumo, estudio, ocio y recreación. De modo que la residencia funciona como centro de un área de movilidad (Di Virgilio, M. 2007), conformada por aquellos anclajes espaciales que se producen cotidianamente, ya sea por las actividades o por las relaciones de amistad y parentesco que llevan a los residentes a desplazarse por el espacio urbano. Los paseos, los consumos, los recorridos laborales y las visitas modulan la relación con el espacio urbano, creando una topografía que produce modos diversos de apropiarse y usar la ciudad (Salazar Cruz, C. 1999; Duahu, E. et al., 2008).

El análisis de la movilidad cotidiana permite dar cuenta del significado que asume la localización de la residencia para los hogares y al mismo tiempo torna evidente, según las actividades y relaciones sociales de los agentes, qué partes de la ciudad tienen mayores poderes de atracción (Harvey, D., 1977). Ya señalamos que el espacio urbano puede ser postulado como un sistema de distribución (desigual), en tanto localizarse en un lugar o en otro, modifica las posibilidades de acceso a bienes y servicios y al desarrollo de actividades, introduciendo variaciones en el acceso a oportunidades de quienes lo habitan (Di Virgilio, M. 2011). En ese sentido, el espacio, en particular la localización en la ciudad, es uno más de esos principios (o capitales) que producen diferenciaciones en las condiciones de vida y en el status social de los hogares, aún entre aquellos que pueden ser ubicados en un mismo estrato social en función de sus inserciones ocupacionales, ingresos o niveles educativos. Bourdieu (2010), estaba interesado en resaltar que el propio espacio urbano debía

ser considerado como un capital o un recurso que imprimía su propia dinámica en el proceso de diferenciación y distinción social. De hecho, mostraba cómo los agentes disputan la obtención de un mayor dominio sobre el espacio, porque en esa capacidad se juega la obtención de una mejor localización residencial de la que dependen las oportunidades más o menos importantes de apropiarse de bienes y servicios, así como de ganar o perder prestigio social.

Más recientemente, Abramo (2002) acuñó el término “capital locacional”, para hacer referencia a aquellas externalidades y beneficios que otorga una localización residencial, dada por la posición relativa en el mapa de externalidades de la ciudad. Forma parte del capital locacional de un hogar, la accesibilidad que presenta su localización residencial. Miralles y Cebollada aluden a ella como “la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano”, vinculándola al “número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades” (Miralles, C. et al., 2003: 14). Es decir, la accesibilidad de una localización residencial tiene que ver con la noción de capacidad para “llegar a”. De modo que es la accesibilidad de una zona o un barrio la que “muestra a todas las luces la marca social de esos territorios” (Bericat Alastuey, E. 1994: 210) e incide en el desigual trabajo social de movilidad (Bericat Alastuey, E. 1994) que tiene cada hogar. Bericat Alastuey propone esta noción para referirse al esfuerzo psicofísico y económico y el tiempo que implica para las personas, desplazarse de un lugar a otro por la ciudad. En este sentido, uno de los cruces entre espacio urbano y desigualdad social que ha sido menos evidenciado, es –como señala Segura (2012)– la forma en que los distintos sectores sociales experimentan cotidianamente la ciudad, el acceso desigual al espacio urbano, así como los tiempos y los medios para desplazarse.

En sintonía con este planteo, la movilidad cotidiana es postulada por Ascher (2005) como una precondition de otros derechos. Esta formulación más política descansa en una

definición teórica que supone la existencia de una relación prácticamente causal entre la movilidad y el acceso a otros bienes y oportunidades y, por ello, ejerce un impacto directo en la calidad de vida de las personas (Hernández, D. 2012). Di Virgilio (2007), en su estudio sobre trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de sectores populares y medios, mostró cómo la localización diferencial entre hogares pertenecientes al mismo estrato social, introducía diferencias sustantivas en las condiciones de existencia de esos hogares, ubicándolos en posiciones más aventajadas a unos respecto de otros. Las diferencias de localización –y con ello los diversos grados en que permiten gozar de los “efectos útiles de la aglomeración” (Topalov, C. 1979)– exigen un desigual trabajo de movilidad de las personas. Por eso Jouffe (2011) postula que la localización es un capital que permite la obtención de otros capitales o un bien que permite acceder a otros bienes.

En ese marco, la pregunta por los usos cotidianos del espacio urbano por parte de residentes de un barrio o zona específica –reconstruidos al indagar la movilidad cotidiana– amplía las coordenadas en las cuales examinar el cruce entre espacio urbano y desigualdad social, más allá del problema del acceso a la vivienda y el hábitat. Permite examinar el uso y apropiación de la ciudad por parte de sus habitantes y avanzar en comprender dos aspectos: 1) cómo la localización residencial funciona como centro de un área de movilidad que es producida por los habitantes al consumir bienes y servicios, al llevar a cabo sus actividades laborales y al momento de mantener sus vínculos familiares y sociales, 2) cómo esa área de movilidad está afectada no sólo por las actividades y relaciones sociales en las que está inserto un hogar, sino también por la estructura de centralidades, distribución de las redes de transporte, geografía del mercado laboral y las distintas accesibilidades que caracterizan las distintas zonas de una ciudad.

El abordaje propuesto busca comprender la movilidad cotidiana como una práctica socio-espacial que necesariamente debe pensarse en relación a otras prácticas sociales afectadas

siempre por la posición social y espacial que ocupan los hogares, así como por el *habitus* de quienes la practican. Lejos de una perspectiva fiscalista, la movilidad se entiende como un *fenómeno socio-espacial* (Contreras, Y. 2012), como práctica que se despliega en el marco de estructuras espaciales, temporales y sociales (Scheiner, J. et al., 2003 y Jirón, P. et. al., 2010).

El abordaje empírico de la movilidad cotidiana, se realizó desde un enfoque cualitativo, sustentado en entrevistas en profundidad realizadas a 40 jefes y jefas de hogar residentes en el barrio porteño de Caballito. Se construyó una matriz de análisis que permitió reconstruir los movimientos hacia distintos lugares<sup>[1]</sup> a partir de las actividades cotidianas de ese grupo de residentes. La producción y análisis de datos a partir de las entrevistas, se apoyó en la georreferenciación de la información, que fue utilizada no sólo como modo de exponer los datos sino también como herramienta para encontrar relaciones. El mapeo de la movilidad cotidiana permitió hacer visible qué lugares son más frecuentados y por cuáles motivos y con la finalidad de reforzar el análisis gráfico, se recurrió a una prueba de Chi cuadrado ( $\chi^2$ )<sup>[2]</sup>. Este análisis cuantitativo basado en datos cualitativos, se complementó con el uso de los relatos de los propios entrevistados para avanzar en el entramado de sentidos y las evaluaciones que realizan los actores en las prácticas de movilidad cotidiana.

## LA MOVILIDAD COTIDIANA DE RESIDENTES DEL BARRIO DE CABALLITO

En los apartados que siguen procuraremos poner en evidencia cómo residentes de Caballito, vertebran el uso de la ciudad modulado por el tipo

[1] La unidad mínima de referencia para identificar los lugares que frecuentan fueron los barrios o los Municipios para el caso de movimientos hacia la Provincia de Buenos Aires.

[2] La prueba Chi cuadrado que arroja el parámetro  $\chi^2$  con su respectivo valor de probabilidad (P), donde  $P > 0,05$  indica que la frecuencia hacia las distintas direcciones no difieren de lo esperado por azar, mientras que  $P < 0,05$  indica que los movimientos no se distribuyen aleatoriamente hacia todas las direcciones sino que presentan una mayor frecuencia, estadísticamente significativa, hacia alguna/s de ellas.

de actividades en las que están comprometidos, tanto laborales como de consumo, de ocio y afectivas, y cómo la accesibilidad de su localización residencial habilita esos usos de la ciudad. Entre los hallazgos expuestos a continuación, cabe destacar que a contrapelo de las lecturas que abordaron las clases medias que “huían” de la ciudad para establecer su residencia en barrios cerrados ubicados en los suburbios (Svampa, M. 2001; Arizaga, C. 2005) y consumir bienes y servicios en esos espacios que emergieron como nuevas centralidades caracterizadas como “centros sin urbanidad” –tales como malls, shoppings, parques temáticos, etc. (Vecslir, L. et al, 2009; 2011)– los residentes de Caballito parecen dar cuenta en sus prácticas de movilidad cotidiana, que la ciudad y la centralidad tradicional siguen vigentes.

#### *DEL BARRIO AL CENTRO: LA MOVILIDAD VINCULADA AL TRABAJO*

Se conceptualiza como movilidad al trabajo o laboral, a los desplazamientos espaciales de carácter rotacional que se realizan para acceder recíprocamente a la localización del hogar y del trabajo (Bericat Alastuey, E. 1994). Es parte de un consenso generalizado, que la movilidad laboral está afectada por la geografía y el funcionamiento del mercado de trabajo. La ubicación de los empleos modula los patrones de movilidad (Rodríguez Vignoli, J. 2008). La concentración y la especialización del mercado de trabajo en ciertas zonas, exigen un esfuerzo desigual de movilidad según el lugar en el que se reside. En función de la localización de la residencia y la geografía del mercado laboral, algunas personas pueden gastar incluso más de tres horas de su día en moverse cotidianamente hacia el lugar de trabajo.

La Figura Nº 1, revela que la movilidad cotidiana al trabajo de los jefes de hogar que componen el universo de análisis, es de manera predominante una movilidad de corta y mediana distancia, siendo escasos los movimientos de larga distancia hacia el conurbano. La atracción que ejerce la centralidad y la concentración del empleo en el centro tradicional, se expresa con claridad en los

movimientos por motivos laborales de quienes residen en Caballito.

El mapa muestra que la mayoría de los movimientos de estos residentes, se dirigen hacia el centro (41,18%), algunos a sus proximidades y otros directamente a su corazón. Una porción significativa de los movimientos por razones laborales se produce dentro del mismo barrio (29,41%). En menor medida, otros se orientan hacia la zona norte de la ciudad, un 17,65%, mientras que un 7,84% de movimientos se producen hacia la zona sur, y el 3,92% hacia el oeste. Es decir, el mayor cúmulo de movimientos por motivos laborales se realiza principalmente hacia la zona central y el propio barrio<sup>[3]</sup>.

Algunos autores señalan que las metrópolis latinoamericanas estarían mutando a una estructura policéntrica, donde las nociones de centro y periferia perderían paulatinamente sentido. Sin embargo, investigaciones recientes muestran que el monocentrismo de estas ciudades sigue vigente, y más aún en el caso de Buenos Aires. Si por un lado es posible constatar como tendencia a un patrón desconcentrado en el plano demográfico<sup>[4]</sup>, es mucho menor en lo que se refiere a empleos. En un estudio reciente, Müller (2013) sugiere que la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) mantiene como una característica distintiva, una fuerte centralidad, y señala que “estamos lejos de patrones que tienden a la difusión y pérdida de radialidad”, algo que se observa típicamente en otras áreas urbanas. Agrega, también, que “esta configuración se enraíza en la propia génesis de la RMBA, que se estructuró como un área fuertemente centralizada” (Müller, A., 2013:8). El

[3] Como explicitamos en el apartado metodológico, con la finalidad de reforzar el análisis gráfico, se recurrió a una prueba de Chi cuadrado ( $\chi^2$ ). En el caso de la movilidad vinculada a la actividad laboral, dicha prueba estableció que el patrón de movilidad es estadísticamente significativo ya que la prueba Chi cuadrado. ( $\chi^2= 24,20$ ) arrojó un valor de probabilidad  $P = 0,001$ .

[4] La CABA, en 1970 comprendía el 35% de la población, mientras que reduce su participación al 22% en 2006. Las zonas norte, oeste y sur, contiguas a aquella, también ven caer su participación en el total, de 44% a 37%. Las zonas restantes, alejadas del centro metropolitano no menos de 20 km, se apoderan de casi el 79% del crecimiento producido entre los años mencionados (Müller, A., 2013: 9).

efecto que esto tiene en la movilidad cotidiana es exigir el desplazamiento sobre distancias relativamente extensas a un contingente importante de la población que trabaja en la ciudad pero no reside en ella. De hecho, la ciudad de Buenos Aires tiene unos 2.300.000 de puestos de trabajo, de los cuales un 48% está ocupado por residentes de partidos del Gran Buenos Aires (alrededor de 1.205.000 personas), mientras que sólo 227.000 porteños salen a trabajar hacia la provincia de Buenos Aires (un 6,2% de los empleos del conurbano)<sup>[5]</sup>. Esto no hace sino reafirmar el peso de la centralidad de la Ciudad de Buenos Aires como núcleo principal de la RMBA. Pero no sólo la Ciudad de Buenos Aires sigue siendo el núcleo central del RMBA, sino que incluso el Centro tradicional sigue siendo un fuerte polo de atracción no sólo laboral, sino también turístico,

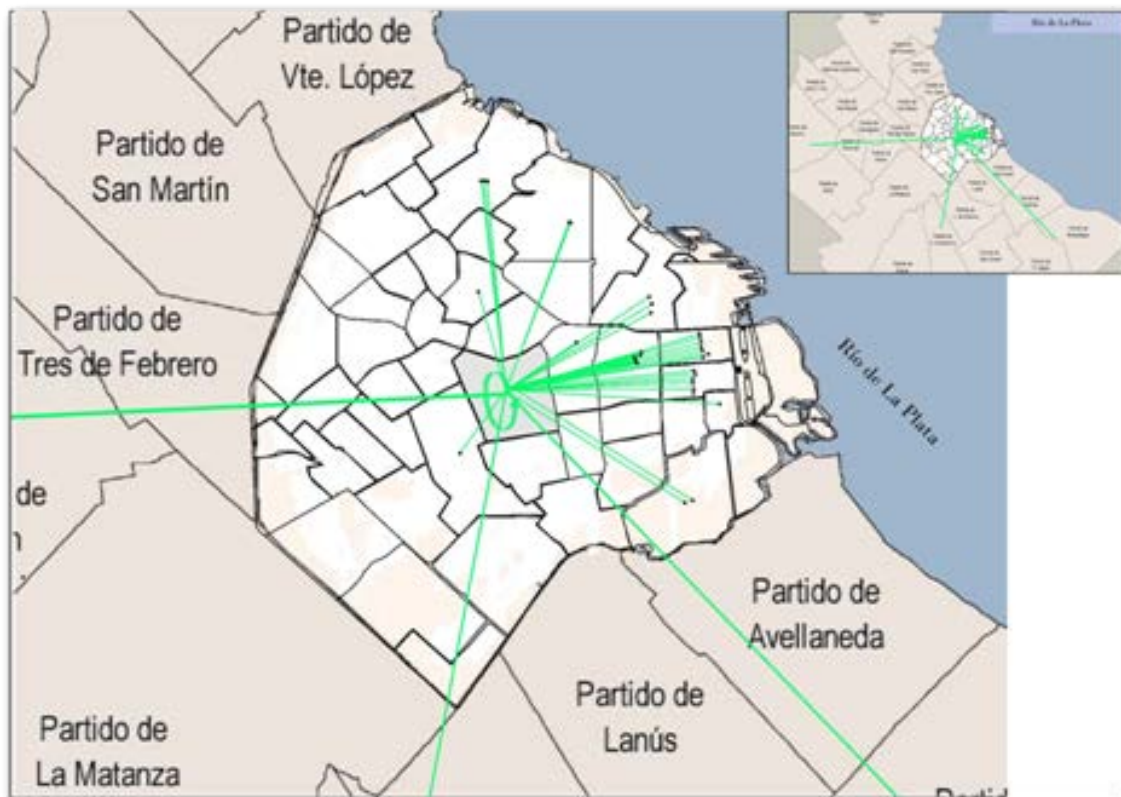
[5] Datos extraídos del Informe “El mercado laboral porteño y su relación con el Conurbano: 4to. trimestre de 2012”. Informe de Resultados 578 (2013). Dirección General de Estadísticas y Censos, GCBA. En base a Encuesta Permanente de Hogares, INDEC.

de consumo, administrativo y ocio. Se calcula que diariamente ingresan a la ciudad tres millones de personas desde el resto del área metropolitana y que prácticamente la mitad accede al área central<sup>[6]</sup>, donde se localizan servicios avanzados, edificios de la administración pública nacional y del gobierno municipal. La accesibilidad y el transporte, entre otros aspectos, son factores que refuerzan las condiciones de centralidad. La proximidad a las principales cabeceras de trenes de pasajeros y de las líneas de subte, y la cantidad de líneas de colectivos, son los soportes de esta configuración radiocéntrica<sup>[7]</sup>.

[6] Informe Área Central. Caracterización territorial. Ministerio de Desarrollo Urbano, abril de 2008.

[7] Esta primacía del área central de la ciudad es de hecho uno de los aspectos a revertir según el Documento Diagnóstico del Plan Urbano Ambiental de 2008. Allí se plantea la necesidad de equilibrar esta primacía a los fines –entre otras cuestiones– de disminuir la demanda de viajes a la misma. El plan sostiene que para ello es preciso promover la dinámica económica y productiva de los barrios, a los fines de fortalecer un sistema de centralidades y subcentralidades más equilibrado.

Figura Nº 1. Movilidad cotidiana por razones laborales



Fuente: elaboración propia a partir de la matriz de análisis de movimientos por motivos laborales, 2014

En esta estructura de centralidades y geografía del mercado laboral, es posible suponer que muchos de quienes se desplazan de la provincia a la capital, sienten una insatisfacción con la distancia recorrida diariamente para ir al trabajo. Sin embargo, las dificultades para acceder a una vivienda en la CABA, dado el valor creciente del suelo y el escaso impacto de las políticas de crédito hipotecario o producción pública de viviendas (Duarte, J. 2006; Baer, L. 2011), hace muy difícil para una gran mayoría mudarse a la Capital. En ese marco, es innegable que residir en una localización en el núcleo central del área metropolitana –como es el hecho de residir en el barrio de Caballito– debe considerarse como un recurso, como un capital locacional (Abramo, P. 2002) que también opera en la producción de las desigualdades sociales. El segmento de hogares de clase media que componen el universo de análisis, es parte de aquellos hogares que gozan de los recursos necesarios para mudarse y “ganar localización”, o para mantenerla, aún en un contexto de valorización creciente del suelo urbano en la ciudad capital, y en particular de este barrio (Duarte, J., 2006; Baer, L., 2011; Cosacov, N., 2014a).

Ahora bien, las lógicas de la movilidad cotidiana se tornan mucho más complejas cuando consideramos que los agentes que se localizan en un mismo territorio –en nuestro caso en el mismo barrio–, tienen diferentes capacidades de integrar la movilidad espacial, por condicionamientos socio-económicos y marcos socio-culturales (Vega Centeno, P., 2005). Desde el lado de los hogares, las diferencias en la inserción en el mercado de trabajo, también hacen lo suyo en la relación con el espacio, y eso es visible en las diversas características que asume la movilidad cotidiana por motivos laborales, aún para quienes residen en la misma localización.

En el universo analizado, se constata que en función de la ocupación y la categoría ocupacional varía, por un lado, el tipo de destino, distinguiéndose quienes tienen recorridos con un destino fijo de aquellos que los tienen con destinos diversificados. También es posible distinguir aquellos que, al momento de gestionar

su movilidad cotidiana, tienen mayores grados de autonomía en la definición de la frecuencia y los horarios de sus movimientos.

Así, respecto al tipo de destino, es posible distinguir recorridos que día tras día se orientan hacia el mismo lugar de trabajo, de aquellos otros que a lo largo de la semana o incluso durante el mismo día, tienen una multiplicidad de destinos. Son los cuentapropistas sin local, no profesionales, los que presentan una diversificación de destinos laborales que los hace más móviles respecto a otras categorías ocupacionales. Lucas es uno de los entrevistados más móviles. Él se dedica a la compra y venta de joyas, un oficio que heredó de su padre. A diferencia de otros entrevistados, no tiene un único destino en su movilidad laboral y además goza de una importante autonomía en la gestión de sus movimientos cotidianos.

*Yo tengo días diferentes [...] pero típicos; te puedo decir tres días típicos que son distintos. Por ejemplo, un día puede ser: me levanto y tipo diez me voy a Rivadavia a tomar el subte hasta Lima, y me voy a Libertad, hago mi recorrida de proveedores, y luego sigo rumbo a Belgrano o Barrio Norte a vender. Ese tipo de días me voy con el subte y después vuelvo en bondi o en taxi, seguramente taxi, porque estoy cansado. También otro día típico es que no tengo que ir al centro y salgo directamente a vender, en ese caso, salgo con el auto, me voy a Belgrano, Recoleta, en menor medida Palermo, acá mismo también tengo clientes, las Cañitas... O sea, al Centro en auto no voy ni loco, pero un día que no tengo que ir para allá, no lo dudo. Y el otro día típico es el que no hace falta que salga de mi casa, y entonces salgo para hacer alguna compra y a encontrarme a la tarde o noche con alguien.*

La espacio-temporalidad que suponen los recorridos de Lucas parece más compleja que la de otros entrevistados que tienen un único destino laboral. Sin embargo, Lucas también parece gozar de las ventajas de ser cuentapropista, en tanto dispone de una mayor autonomía respecto de las decisiones de movilidad, como elegir horarios donde el tránsito es menor o concentrar mayor actividad en un día y liberar otros. Ese

margen de maniobra para definir su patrón de desplazamientos diarios puede minimizar el *trabajo social de movilidad*, ahorrando desgaste físico, psicológico y monetario.

La movilidad de Lucas encuentra su opuesto en las de Maximiliano, Victoria, Jorgelina, y todos aquellos que son asalariados en relación de dependencia completa sin necesidad de un segundo empleo. La condición de asalariado implica que las formas y las condiciones organizativas de la producción son impuestas, entre ellos, los horarios y los días de trabajo. Esa constricción sobre el tiempo también opera en la forma que asumen los recorridos cotidianos. Victoria es Ingeniera en Alimentos, trabaja en la Planta de Concentrados de Coca-Cola. De lunes a viernes realiza el mismo movimiento por motivos laborales. Entra a las ocho de la mañana y sale a las cinco de la tarde. Para ir al trabajo se mueve en auto, porque “por quince cuadras no tiene sentido usar otra cosa, además allá puedo estacionar”. Maxi es Ingeniero en Telecomunicaciones y trabaja en una empresa multinacional que tiene su sede en el barrio de Barracas, al sur de la ciudad. Maxi es de los pocos entrevistados que se dirige hacia el sur por motivos laborales. Lo hace todas las mañanas, usando el subte y el tren. Entre esa movilidad con destino fijo y de menor autonomía expresada en los recorridos de Victoria y Maximiliano, y la movilidad más compleja de Lucas, es posible ubicar la de aquellos cuentapropistas con local, profesionales autónomos y patrones. Al estar por fuera de una relación salarial, patrones y cuentapropistas gozan de autonomía para gestionar su movilidad. Pero, a diferencia de Lucas, sí tienen un destino fijo, ya sea un local, la empresa o un consultorio o estudio. Omar tiene 45 años y su propia consultora de marketing en el barrio, a unas cuadras de su vivienda.

*Dejo a mis nenes acá a la vuelta, en el Colegio, me tomo un café en alguno de los bares que están alrededor del Parque Rivadavia, y después me voy a la oficina, todo caminando. Desde allí comienzo a moverme a otros*

*lugares, si es que es necesario, en función de mis clientes.*

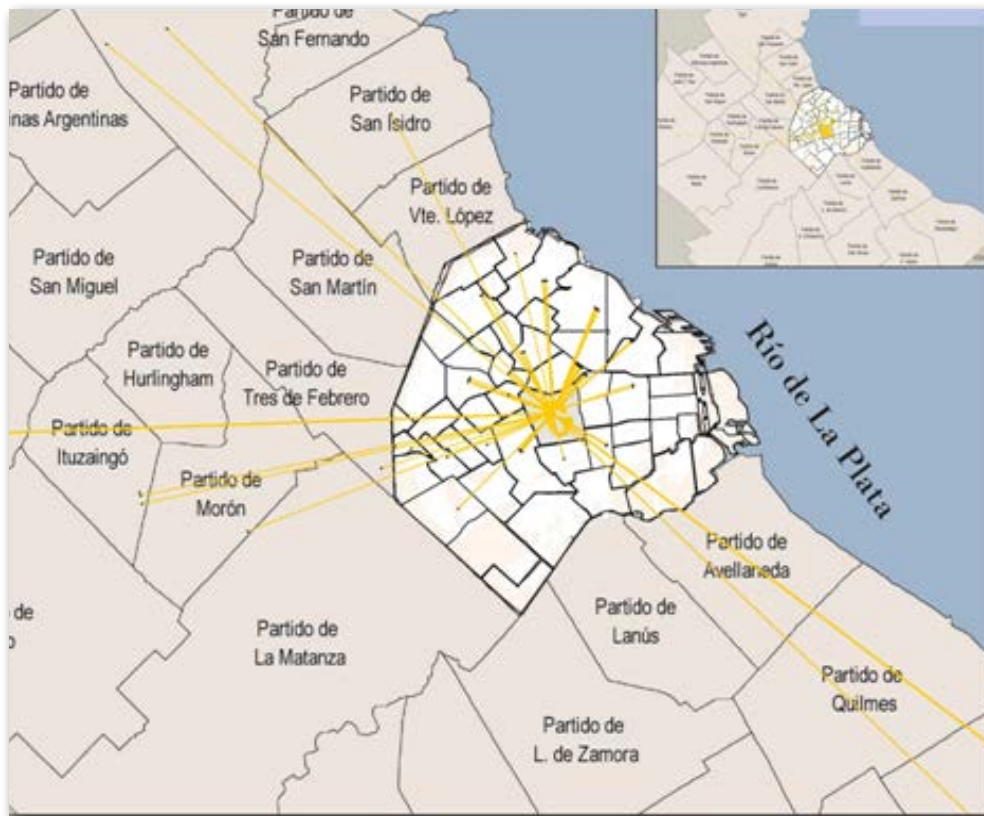
Si tiene que ir al centro, Omar usa el transporte público, siempre el subte y casi nunca un colectivo. Me cuenta que al auto no lo usa en la semana, salvo si tiene que visitar a algún cliente “por camino de cintura, ruta 8, ruta 4, o en Pompeya”, es decir, zonas más alejadas de sus recorridos habituales. Esa proximidad entre el lugar de trabajo y la vivienda también es disfrutada por Verónica que tiene su propio centro de pilates en Caballito. Ella tiene 30 años y estudia kinesiología. La casa donde instaló el centro de pilates está a 13 cuadras de su vivienda. De lunes a sábados se va caminando hasta allí por la mañana.

#### LA MOVILIDAD VINCULADA AL MANTENIMIENTO DE REDES FAMILIARES

A diferencia de la movilidad laboral que se orienta predominantemente del barrio hacia el centro, la visita a familiares produce otra geografía. En un trabajo anterior (Cosacov, N., 2014b) se mostró la centralidad que asumen los lazos familiares en las decisiones residenciales, tornándose evidente que más allá de esa representación tan común de la metrópolis moderna como escenario del debilitamiento de las relaciones primarias, existen interacciones frecuentes con los parientes. En aquel trabajo evidenciamos que la proximidad física es uno de los factores que opera al momento de decidir la localización residencial. Aún siendo importante ampliar las investigaciones sobre este tópico, parece posible afirmar que entre las clases medias los lazos de parentesco importan y la familia orienta tanto las prácticas de movilidad residencial como la movilidad cotidiana. En efecto, al igual que en la movilidad residencial, resulta central la distribución territorial de los lazos de parentesco para comprender la lógica de movilidad cotidiana, que encuentra en estos vínculos uno de sus vectores. Tal como se puede observar en la Figura N° 2, los movimientos por vínculos familiares se realizan principalmente



Figura Nº 2. Movilidad cotidiana por vínculos familiares



Fuente: elaboración propia a partir de la matriz de análisis de movimientos vinculados al mantenimiento de redes familiares, 2014

dentro del barrio<sup>[8]</sup> y, en menor medida, hacia otros puntos próximos a la localización residencial.

En efecto, el análisis de los movimientos producidos para el sostenimiento de los vínculos familiares muestra que el 38,04% de los movimientos se realiza dentro del barrio de Caballito, el 29,35% hacia el norte, el 17,39% hacia el oeste, el 9,78% hacia la zona central, y el 5,43% hacia el sur. De las movilidades analizadas, la movilidad por vínculos familiares es la que registra una distribución de frecuencias más similares entre las distintas direcciones contempladas, lo que permite afirmar que más que predominar una zona, la visita a parientes los lleva a circular por el mismo barrio o por zonas cercanas o contiguas a Caballito, sea hacia el norte, el oeste, este o hacia el sur. Lo que refuerza

la evidencia de que al momento de decidir una mudanza, la localización residencial de la familia parece importar.

Ahora bien, la geografía vinculada al mantenimiento de relaciones familiares parece variar en función de la antigüedad residencial en el barrio. Aquellos residentes más antiguos, y más aún aquellos cuyo hogar paterno estaba en Caballito, tienden a resolver esta actividad al interior del mismo barrio. Ese es el caso de Marcos, Ramiro, Paola, Daniela y otros entrevistados que tienen sus padres en el mismo barrio, e incluso, algunos, a sus hermanos y abuelos, pudiendo visitarlos durante la semana. Paola muchas noches que no tiene ganas de cocinar o estar sola, cena con sus padres y luego vuelve a su casa. Ramiro está a cargo de su mamá, a quien asiste durante la semana con bastante frecuencia, ya sea acercándole alguna medicación, haciéndole alguna compra. Esas relaciones de cooperación y afecto son sostenidas con una dedicación de

[8] Este patrón de movilidad cuya mayor frecuencia se registra dentro del barrio, es estadísticamente significativo ya que la prueba Chi cuadrado ( $X^2= 33,87$ ) arrojó un valor de probabilidad  $P < 0,001$ .

tiempo que la proximidad espacial facilita en el contexto de una gran ciudad. Victoria, que nació en Caballito pero al momento de vivir sola eligió Palermo, volvió al barrio cuando tuvo su primer hijo: “mi trabajo está en Caballito, pero además quería estar cerca de mis padres”. Algunos días de la semana su madre busca a los niños en el jardín de infantes y se los lleva a su casa hasta el regreso de ella.

Quienes tienen a sus familiares dentro del barrio, es común que se encuentran con ellos durante la semana. Por lo general, esos encuentros responden más a necesidades de cuidado que a la práctica de la visita como actividad de ocio. Son esas prácticas ligadas a la cooperación familiar en la reproducción de la vida del hogar, las que demandan un lugar significativo como motivo de desplazamientos durante la semana. Si bien éstas son más frecuentes entre aquellos que han logrado mantener una proximidad física con los parientes, es posible constatar que a pesar de la distancia física, muchas personas están dispuestas a moverse —aún a una escala metropolitana— para cooperar con el hogar de un familiar. Es el caso de Antonia, cuya hija vive en Ciudadela<sup>[9]</sup>, porque no pudo alquilar ni comprar en Caballito. Antonia, dos veces por semana se dirige hacia allí para cuidar a su nieta.

En el caso de quienes tienen menor antigüedad en el barrio —y más aún los “recién llegados”—la visita a parientes tiende a llevarlos a otros barrios de la ciudad o más allá de los límites de ésta, en sintonía con sus trayectorias residenciales. Al mudarse de Haedo a Caballito, Maxi condicionó su movilidad cotidiana: se aproximó a su lugar de trabajo, pero se alejó de la casa de sus padres, a la que regresa todos los domingos para almorzar. O Emiliano, que nació en Villa Luro —un barrio ubicado al suroeste de la ciudad— donde aún residen su madre y sus abuelos, motivo por el que regresa al barrio con cierta frecuencia, por

lo general también durante el fin de semana. O Mariana, que hace apenas un año se mudó a una de las nuevas torres-country construidas en Caballito, y una vez a la semana cena en lo de sus padres en Recoleta. Pero más allá de esas variaciones, es posible afirmar que la geografía de la movilidad vinculada al mantenimiento de las relaciones de parentesco, se resuelve dentro del barrio o en los límites de la ciudad, siendo menores los movimientos metropolitanos vinculados al sostenimiento de los vínculos familiares.

#### *DEL BARRIO AL NORTE DE LA CIUDAD: LA MOVILIDAD ASOCIADA AL CONSUMO Y AL OCIO.*

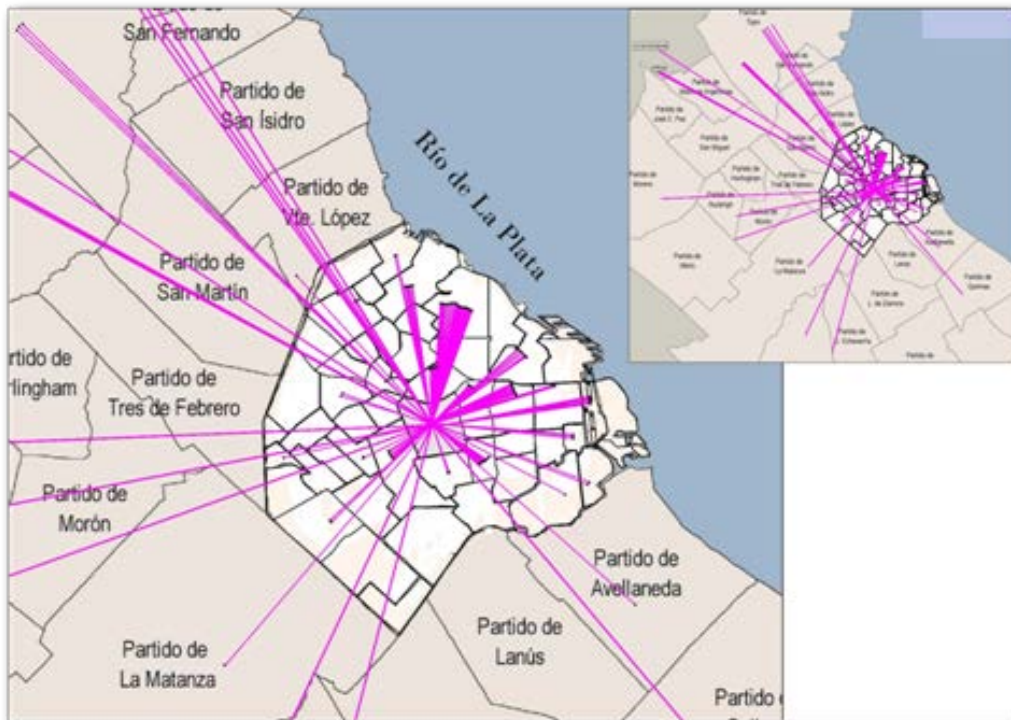
En este apartado se analizan las zonas frecuentadas vinculadas a actividades que pueden ser categorizadas como de consumo de bienes y servicios. Éstas implican tanto aquellas que se realizan durante el tiempo libre, esto es, por fuera de las obligaciones laborales y domésticas —pasear, ir al cine, “salir a cenar”— como aquellas con un propósito más utilitario, vinculadas a la reproducción de la vida del hogar, por ejemplo, “ir de compras” para el aprovisionamiento cotidiano.

Las actividades de consumo y ocio parecen llevar a los residentes de Caballito a producir mayores interacciones con lugares y a utilizar una mayor escala de la ciudad, en comparación con las otras actividades analizadas. Como muestra la Figura N° 3, las actividades de consumo y ocio se resuelven entre el barrio, la zona ubicada entre el centro-norte de la ciudad y movimientos de escala metropolitana realizados sobre todo durante el fin de semana.

Es posible afirmar que la movilidad cotidiana asociada al consumo y al ocio es la que muestra una mayor concentración de los movimientos en una dirección determinada, ya que el 50,41% de los movimientos registrados se realizan hacia el norte, el 29,75% hacia la zona central, el 12,40% hacia el oeste, y apenas el 7,44% hacia el sur.

[9] Partido Tres de Febrero, en la zona oeste del Gran Buenos Aires

Figura Nº 3. Movilidad cotidiana por ocio y consumo



Fuente: elaboración propia a partir de la matriz de análisis de movimientos vinculados al consumo y ocio. 2014

El espacio barrial es intensamente usado como ámbito territorial donde se resuelve el consumo orientado al aprovisionamiento cotidiano del hogar. Quienes residen en Caballito no se mueven a otras zonas de la ciudad para hacer este tipo de compras, las resuelven en la proximidad. El hecho de que la movilidad vinculada al aprovisionamiento cotidiano se resuelva en el espacio próximo a la vivienda, no puede comprenderse por fuera de las características que asume el equipamiento comercial existente en el barrio, que ha logrado una combinación entre cierta preservación del comercio minorista barrial tradicional y las cadenas y las tiendas ligadas a la modernización comercial (Capron, G., 1996; Ciccolella, P., 2000). En este sentido, Caballito ofrece una heterogeneidad de tipos y de escalas de tiendas (mercados, supermercados e hipermercados) que no todos los barrios ofrecen; diversidad que es un valor y un recurso para quienes allí residen<sup>[10]</sup>:

[10] Una investigación sobre movilidad cotidiana de los residentes de la Villa 21-24 señala, por ejemplo, que este barrio “no cuenta en sus inmediaciones con ningún hipermercado. Las

... si tengo que comprar cosas tengo diecisiete supermercados chinos a tres cuadras a la redonda, más un Jumbo, más un Walmart a una cuadra, por lo cual tengo para elegir, digamos, cuál me gusta más. Eso me gusta de Caballito, que está esa posibilidad de tener un poco de todo [Marcos, politólogo, 32 años].

Si Caballito parece responder con su equipamiento comercial al consumo de bienes para el aprovisionamiento cotidiano, no es en cambio percibido por sus residentes como un barrio que ofrezca lugares para realizar actividades de ocio, como “salir a cenar” o a “tomar algo”, escuchar música o ir al teatro. En este sentido, los consumos culturales o gastronómicos, parecen exigir más movimientos que aquellos orientados al aprovisionamiento cotidiano o a la compra de otros bienes. Para Omar, en Caballito “no hay

opciones próximas, que fueron señaladas por los entrevistados/as como las más usadas son: Coto (Pompeya), Carrefour (Pompeya o Avellaneda), Chango Más (Pompeya), Macro (Avellaneda)” (Oniszczuk, G.et al., 2013:42). Es decir, los residentes de esa villa deben dirigirse a otros barrios para realizar las compras de aprovisionamiento cotidiano.

dónde ir a comer”, señala que “algunas veces vamos a un bodegón, pero hay poco, hay un rico lugar de comida española en Senillosa y Alberdi, hay algo ligado al sushi en Pedro Goyena, pero no hay mucho más”. En igual sentido se refería María, que es contadora y tiene 42 años:

*A Caballito le falta por ejemplo un teatro, le falta algo más cultural. La feria del parque Rivadavia y la de Parque Centenario, son cualquier cosa. No tiene nada de artesanal. Te venden una manija, un cuerito, cualquier cosa. Tampoco tiene barcitos nocturnos, no hay nada, o donde escuchar algo, donde toque alguien. Tampoco tiene restaurantes. El otro día hablaba con una amiga de eso. Son todas cadenas, Prosciuto, Pérsico. Nuestras salidas no son en el barrio, en general agarramos el auto y nos vamos. O a Palermo a comer. No hay mucho para hacer acá. Está dentro de la rutina, pero no otras cosas. Al cine sí vamos, aunque cerraron el Arteplex, que era un lugar para ver otras cosas fuera del circuito comercial, quedó el Village o el Cinemark.*

También es algo compartido por Ramiro, que expresa que en Caballito “no se ha armado un polo o un circuito *gourmet* como en Palermo”. Esta ausencia de consumos culturales y gastronómicos distingue a Caballito de otros barrios en procesos de reestructuración urbana ligados a la renovación de ciertas zonas, como es el caso de Palermo, San Telmo o del Abasto. El actual desarrollo inmobiliario residencial en Caballito ha sido acompañado por el establecimiento de nuevos equipamientos de consumo y ocio pero no dotados de algún atributo cultural que los haga singulares o que refloten alguna identidad barrial. Más bien, en Caballito el desarrollo inmobiliario residencial fue acompañado de la instalación de tiendas, restaurantes o cafeterías de alguna cadena, ya internacional o nacional. De modo que los residentes de Caballito se dirigen a otros barrios al momento de pasear y salir a cenar, entre otras actividades de consumo y ocio.

La única excepción de los consumos culturales realizados con intensidad en el propio barrio parece ser la práctica de “ir al cine”. La mayoría de los entrevistados, a pesar de salir del barrio

para resolver otros consumos o actividades de ocio, decide “ir al cine” en Caballito. Caballito cuenta con dos cadenas de cine, Cinemark y Village Caballito. Nuevamente, aquí resultan centrales las características del equipamiento localizado en Caballito y la singularidad que tiene este barrio frente a otros. En la gran mayoría de los barrios porteños la desaparición de las salas barriales –proceso iniciado en los años ochenta– implicó que esta actividad ya no pudiese ser realizada a escala barrial (Wortman, A., 2003). Hacia los años 1990, comienzan a desembarcar las cadenas de cines, entre ellas Cinemark y Village, que a diferencia del carácter popular que históricamente había tenido este consumo y la singularidad de contenidos que asumía en cada barrio (Karush, M., 2013), se dirigió a públicos reducidos, a un poder adquisitivo superior y a una orientación comercial y más homogénea de su oferta. Vinculados al proceso de concentración y transnacionalización en la comercialización de la industria cinematográfica, estas cadenas innovaron ofreciendo multicines altamente equipados que conjugan compras y entretenimiento (Becerra, M. et al., 2003).

De modo que, mientras la actividad de “ir al cine” lleva a los residentes de Caballito a intensificar el uso de la escala barrial, actividades como “pasear”, “salir a cenar”, “ir al teatro”, los llevan a circular por otros barrios. Entre los barrios más frecuentados para realizar ese tipo actividades se destacan Palermo, Recoleta, Belgrano, Puerto Madero, Balvanera –en particular la zona del Abasto–, Boedo y, en menor medida, San Telmo y Mataderos. Es posible afirmar que la movilidad asociada a las actividades de ocio y consumo parece producir una geografía caracterizada por el uso más intensivo de la zona que va desde el centro hacia el norte de la ciudad.

Ahora bien, vale resaltar el hecho de que a pesar de que los *shoppings* cuentan con una oferta que incluye comercio, entretenimiento, restaurantes y servicios, los residentes de Caballito parecen satisfacer estos consumos en diferentes lugares: el cine es consumido sobre todo en el barrio; al momento de “comer afuera” los *shoppings* no emergen como un lugar al que se dirigen, sino

restaurantes ubicados en distintos barrios de la ciudad. Por otra parte, los corredores comerciales también parecen ser puntos de atracción al momento de comprar ropa o electrodomésticos. La Av. Córdoba, “la zona de los *outlets*”, es de los más nombrados por estos residentes. También la zona de “placita Serrano”, en Palermo, así como la propia Av. Rivadavia. Esta vitalidad de los corredores comerciales minoristas, parece estar en sintonía con lo arrojado por un estudio realizado a estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la UBA<sup>[11]</sup>, en el que se mostró que “los estudiantes que realizan sus compras periódicas en centros comerciales a cielo abierto (especialmente corredores) quintuplica a los que las realizan en *shoppings*, expresando una vitalidad evidente de la ciudad abierta en relación a las grandes superficies cerradas” (Resultados Encuesta sobre Centralidades, 2011: 5). Algo que resulta reforzado con los datos de Rotbart (2010) que muestran que los *shoppings* distan de dominar el mercado de comercio minorista.

Finalmente, cabe decir que para los residentes de Caballito, los fines de semana son días donde predominan las actividades de ocio y recreación y se amplía el área de movilidad, puesto que se producen los movimientos de mayor amplitud en cuanto a su escala. Es posible suponer que dado que la movilidad laboral realizada durante la semana no les exige grandes distancias a recorrer, existe una mayor disposición a “salir” de la ciudad durante el fin de semana. Por lo general, esas salidas se orientan a buscar espacios verdes que los pongan en contacto con “la naturaleza”.

Hace 30 años que Rakel va todos los fines de semana a un *country* en Pilar o Daniela y su marido que van todos los domingos a un *country* club en Moreno, donde se conocieron: “el fin de semana, si está lindo, nos vamos al club, a Moreno. Mis suegros van ahí, mi abuela va ahí, yo lo conocí a Pedro ahí. Mis amigas son de ahí”.

[11] Encuesta sobre Centralidades del AMBA (2011) realizada por la cátedra de Garay de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA. La encuesta tuvo por objetivo identificar centralidades y subcentralidades de Buenos Aires y su región metropolitana, relevando la experiencia de los estudiantes en el uso cotidiano de su entorno cercano o inmediato. Se aplicó a 103 alumnos de 22 a 24 años.

A diferencia de quienes van a un *country*, otros tienen una quinta, como Claudia, que la heredó de su padre y está localizada en La Matanza. Pero no todos tienen una segunda vivienda o son socios de un club para “escaparse” de la ciudad. Otros entrevistados encuentran en localidades cercanas, salidas que ofrecen paisajes que los ponen en contacto con la naturaleza, algo que en general buscan al planear un paseo fuera de la ciudad, como el caso de la localidad de Tigre, uno de los destinos frecuentes en este universo de hogares. Susana cuenta que dos veces al mes se dan una vuelta por allí: “el Tigre es una especie de escapada, nos encanta el puerto de frutos, siempre alguna porquería me compro”. Pero no siempre ni todos salen de la ciudad, ya vimos que también pasean por sus barrios.

#### UNA MOVILIDAD COTIDIANA VERTEBRADA EN LA CENTRALIDAD TRADICIONAL

En un movimiento inverso al de aquellas investigaciones que abordaron el fenómeno de la suburbanización de las elites, enfocando una movilidad residencial centrífuga que buscaba articular nuevas modalidades residenciales con nuevas centralidades<sup>[12]</sup>, los hallazgos expuestos iluminan a un grupo social que ha elegido la centralidad –esto es, a la propia ciudad– para vivir y que precisamente buscan articular la localización residencial a una estructura de centralidades tradicionales donde resuelven con mayor frecuencia su movilidad cotidiana. Vale entonces –sin pretender agotar la cuestión–, hacer dialogar estos hallazgos con el debate sobre la vigencia (o no) de la centralidad tradicional.

La centralidad es una cualidad, “un valor diferencial atribuible a espacios o lugares que poseen la capacidad de destacar, de ser importantes, de ser referencia focal, de ser espacios de concentración, de convergencia-

[12] Suburbanización residencial de sectores medios y altos y emergencia de nuevas centralidades son dos fenómenos que se retroalimentan. Como señala Garay “el incremento del prestigio de ciertas localizaciones residenciales –en general donde se ubican los sectores de mayor poder adquisitivo– define un atractivo para el desarrollo de actividades terciarias, dando lugar a nuevas centralidades” (Garay, F., 2004:89).

divergencia de relaciones” (Mayorga, M. et al, 2012: 9). El *centro* es una referencia espacial concreta, un lugar determinado de la ciudad que tiene la particularidad de ser el de mayor concentración y atracción de flujos de personas, objetos y relaciones, y con ello estructurar la dinámica concreta de una ciudad.

Como señala París (2013), fue precisamente la unión y la superposición en un mismo espacio de estos caracteres a los que alude la noción de centralidad, la razón por la que el *centro* es un ámbito diferente frente al resto de la ciudad. Ese es el lugar que históricamente ocupó el *centro tradicional* (también llamado *centro consolidado*). En general, ese centro reconocido como lugar central de máximo nivel fue acompañado por el desarrollo de subcentros en el territorio circundante, extendidos de manera articulada y convergente con el anterior, funcionando como puntos de atracción y concentración de flujos de menor jerarquía.

Para el caso del AMBA, en su evolución histórica, se distinguen dos capas de centralidades que parecen competir por la captación de los flujos de bienes y personas (Torres, H., 1999 y 2001; Garay, F., 2004; Tella, G., 2005; Abba, A., 2007 y 2008; Abba, A. et al, 2010 y Vecslir, L. et al, 2011). Por un lado, se distingue una estructura de centralidades tradicionales, radiocéntrica y organizada como una red jerarquizada de centros y subcentros, desarrollada tempranamente con el auge de los medios guiados de transporte<sup>[13]</sup>. Esta estructura de centralidades tradicionales creció acompañando la expansión de la mancha urbana y fuertemente ligada a un modelo de ciudad compacta y monocéntrica (Abba, A. et al, 2010). Aún vigente, parece ser disputada por la emergencia de otros lugares que funcionan como polos de atracción.

En efecto, a partir de los años 1990, con el desembarco de nuevos formatos de oferta de

[13] Fueron los corredores ferroviarios los que tuvieron un importante rol estructurador del sistema de centralidades conformado por el centro tradicional y las subcentralidades que emergieron alrededor de las estaciones ferroviarias. En la mayoría de los casos, esto dio origen a centros de escala barrial resultado del agrupamiento de establecimientos minoristas que conforman la hoy extensa red de “galerías a cielo abierto”.

bienes y servicios –conocidos también como “artefactos de la globalización” (Vecslir, L. et al, 2009)– comienza a delinarse otro sistema de centralidades, enmarcadas en procesos más generales de segregación socio espacial y segmentación del consumo. *Shoppings* y grandes superficies comerciales serían la expresión de esta emergencia de nuevas centralidades que, si bien en un inicio se localizaron aprovechando su integración a las centralidades ya formadas en la ciudad de Buenos Aires (Abba, A., 2007), luego comenzaron a competir con éstas. Si la estructura tradicional de centralidades tiene su punto central en el centro histórico y desde ahí emana una radiocentralidad, estas nuevas centralidades se caracterizarían por tener una configuración reticular. A diferencia de las tradicionales, no se basan en un territorio de demanda sino, más bien, en localizaciones estratégicas que captan selectivamente flujos de consumidores (Abba, A. et al, 2010 y Vecslir, L. et al, 2011). De allí que diversos autores señalen que su estructura tendencial es policéntrica, difusa o en red (Vecslir, L. et al, 2011), organizada como una red de hiper-redes y nodos de servicios (Abba, A. 2007), que se ordena con la predominancia del sector Norte y la primera Corona del AMBA.

Además, mientras la estructura de centralidades tradicionales se conformó en los ejes del transporte público, sobre todo el ferrocarril, estos nuevos “lugares de centralidad”<sup>[14]</sup> se establecen en los ejes de movilidad de grandes flujos de transporte automotor privado<sup>[15]</sup>. De allí que se señale que el efecto de estas nuevas centralidades es “una marcada selectividad, que

[14] París (2013) utiliza la noción de “lugar de centralidad” como algo distinto a “centro”, para nombrar esas zonas o espacios que acogen las funciones centrales, pero que no están localizados en los núcleos urbanos consolidados.

[15] Siguiendo a Abba et al (2010) Pilar es el modelo de nueva centralidad local formada por un conjunto de establecimientos de nuevo formato de ofertas de bienes y servicios: centros comerciales, cines multipantalla, campus universitarios, hotel cinco estrellas, que conforman un patrón de centro que no presenta las tendencias de compacidad propia de los centros clásicos, basada en rentas diferenciales de aglomeración. Los de nuevo tipo adoptan formatos extensivos, superficies construidas de baja intensidad de ocupación del espacio, tejido abierto con grandes áreas verdes y de estacionamiento

disto fuertemente de la oferta universal de los centros tradicionales, generando una exacerbada diferenciación geográfica del consumo” (Abba, 2007: 38). Así, estas dos estructuras de centralidades propondrían también modos distintos de relacionarse con la ciudad. Mientras que esos nuevos espacios serían nodos más selectivos por condicionar su acceso a un estrato poblacional que tiene auto, tarjeta de crédito y capacidad de macro-compras, la centralidad tradicional se estructuraría a partir del transporte público (ferrocarril, colectivo y subte), presentando más dificultades para acceder con vehículos individuales. Por otra parte, a diferencia de las nuevas centralidades, el centro ofrecería “mejores condiciones de proximidad para acceder a todo tipo de servicios y para facilitar relaciones interpersonales dentro de un radio relativamente reducido” (Garay, F., 2004:92). De allí que algunos autores hayan enmarcado las diferencias en términos de sociabilidad que cada una de estas centralidades implica. Mientras la centralidad tradicional retendría todas las cualidades del espacio público, y con ello su atributo principal la “urbanidad”<sup>[16]</sup>, las nuevas centralidades, dispersas y reticulares, serían “centros urbanos sin urbanidad” (Mayorga, M. et al, 2012).

Como intenté evidenciar, localizarse en Caballito es para estos residentes, la posibilidad de hacer un uso de la ciudad vertebrado por el sistema de centralidades tradicionales y por aquellas nuevas, pero construidas sobre todo en el eje de las anteriores. El análisis de la movilidad cotidiana, así como también de sus decisiones residenciales

[16] La urbanidad o sociabilidad urbana, puede definirse –siguiendo a Giglia– como ese *modus vivendi* propio de la ciudad que, desde su origen y por su propia naturaleza –ser una aglomeración, un lugar de confluencia e intercambio, de reunión de lo diferente– acostumbra a una actitud sociable. La sociabilidad urbana implica “una específica disposición hacia el otro propia del encuentro entre sujetos que no se conocen pero que la ciudad ha acostumbrado a tener encuentros efímeros con desconocidos” (Giglia, A., 2012:51). Esa actitud implicaría al mismo tiempo un “reconocimiento del otro con cierta reserva y distanciamiento (...) tratar a lo desconocido como si fuera como uno” (ídem). Así definidas, las centralidades tradicionales, por su compacidad y heterogeneidad, serían espacios que producen esa disposición, al tiempo que la implican. Algo que las distingue de los “lugares de centralidad”, mucho más homogéneos en todos sus aspectos (sociales, culturales, morfológicos, etc.).

–abordada en otro artículo (Cosacov, N., 2014b) muestran una alta valoración de la estructura de centralidades tradicionales ayudando a matizar aquella imagen de una “huida” de la ciudad, mostrando la vigencia de una “ciudad abierta” donde la calle, el centro tradicional, el comercio de proximidad y el transporte público continúan vertebrando las prácticas residenciales y el uso cotidiano de la ciudad.

Los hallazgos presentados pueden comprenderse a la luz de lo afirmado por Torres (1999 y 2001) y Tella (2005), quienes señalan que si bien es innegable la emergencia de nuevos lugares de centralidad que estarían alentando una configuración policéntrica y reticular de la estructura metropolitana, “la Ciudad de Buenos Aires, en tanto centro urbano principal del AMBA, mantiene su preeminencia, tanto en relación con las funciones político-administrativas como en lo que respecta a la localización residencial de alto y medio-alto nivel socioeconómico”, lo que “puede considerarse uno de los rasgos típicos de la ciudad” (Torres, H. 2001:53).

## REFLEXIONES FINALES

No hemos pretendido agotar aquí el análisis de la movilidad cotidiana sino proponer una aproximación sobre los usos de la ciudad que muestre la importancia de recuperar esta dimensión de la vida urbana escasamente abordada en el ámbito local y desde una perspectiva cualitativa. Para una investigación interesada en los modos de habitar, la elección del sitio de residencia y la movilidad cotidiana deben comprenderse de manera articulada. Entre ambas es posible vislumbrar que los procesos de apropiación y uso de la ciudad tienen una temporalidad sincrónica y diacrónica, en permanente interacción. Las prácticas de movilidad cotidiana permiten comprender la elección residencial en la centralidad. Las geografías producidas por las movilidades cotidianas muestran el valor de Caballito como localización residencial, dado por la accesibilidad que presenta respecto a otras zonas y por los usos que permite en el propio espacio barrial.

Vivir en un barrio y tener al mismo tiempo “todo a mano”, es un componente altamente valorado por estos hogares de clase media. Los hallazgos aquí expuestos muestran que al momento de realizar actividades laborales se dirigen de manera predominante hacia el centro de la ciudad que sigue conservando su poder de atracción. No es menor en términos de la sociabilidad que implica dirigirse al centro: es el lugar por excelencia de las interacciones con desconocidos, de la heterogeneidad y la transitoriedad que caracteriza a la urbanidad. Por otra parte, las actividades de consumo y ocio se resuelven entre el barrio y la zona norte de Buenos Aires, mientras que la visita a parientes los lleva a moverse no tanto a una dirección predominante sino sobre todo a lugares cercanos al lugar de residencia, sea el mismo barrio u otros aledaños. Esto último, abre la pregunta sobre la geografía de la localización residencial de las familias, algo abordado en otro lugar (Cosacov, N., 2015).

Por otra parte, los hallazgos aquí expuestos, permiten tensionar aquella lectura sobre el “abandono” de la ciudad por parte de las clases medias, tal como fue retratado por todo el corpus de investigaciones que abordó el fenómeno de “la suburbanización de las elites” (Svampa, M., 2001; Arizaga, C., 2005). A diferencia de las clases medias que protagonizaron la suburbanización, estos residentes parecen buscar más que la exclusividad y un distanciamiento con la ciudad, *la centralidad* capaz de condensar accesibilidad al trabajo y al consumo y proximidad con los vínculos familiares.

Finalmente, resulta pertinente recordar que la geografía de la movilidad cotidiana de residentes de Caballito está afectada por la posición social y espacial de quienes componen el universo analizado. Estudios comparativos, que tomasen otros barrios o zonas del AMBA, arrojarían otro mapa de los usos de la ciudad al modificarse, no sólo la posición espacial, sino también social de los agentes. Es posible suponer que al tomar un barrio o municipio con otra localización y con una composición social diferente –por ejemplo, una importante composición de obreros de la industria dentro de su población– estaríamos

en presencia de un movilidad cotidiana afectada no sólo por el lugar de residencia, sino también por la localización predominante de la actividad industrial, produciendo una geografía de la movilidad cotidiana vinculada al trabajo, bien distinta a la que resulta de quienes residen en Caballito. Es preciso avanzar en investigaciones comparativas capaces de iluminar la particularidad de los diferentes grupos sociales en el uso de la ciudad y así poder dar cuenta cómo en el uso y apropiación de la ciudad se (re) produce la desigualdad.

## BIBLIOGRAFÍA

ABBA, Artemio: *Nueva lógica de Centralidad Urbana en el Siglo XXI - Área Metropolitana de Buenos Aires*, en: **Revista Mundo Urbano** (Universidad Nacional de Quilmes) Nº 30, 2007, pág. 37-60.

ABBA, Artemio: *La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales*, en: **Revista Centro-h.**, Nº 2, diciembre 2008, pág. 73-88.

ABBA, Artemio; LABORDE, Maximiliano: *Centralidades urbanas*, en: **Atlas Ambiental de Buenos Aires**, 2010. Disponible en: [www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar) [consultado 22/03/2014].

ABRAMO, Pedro: *Uma teoria econômica da favela: quatro notas sobre o mercado imobiliário informal em favelas e a mobilidade residencial dos pobres*, en: **Revista Cadernos Ippur**. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Vol. XVI, Nº 2, 2002, pág. 34-50.

ARIZAGA, Cecilia: **El mito de comunidad en la ciudad mundializada. Estilos de vida y nuevas clases medias en urbanizaciones cerradas**. Buenos Aires: El Cielo por Asalto. 2005.

ASCHER, Francois: **Los nuevos principios del**



**urbanismo.** Madrid: Alianza. 2005.

BELLARDI, Marta; DE PAULA, Aldo: **Villas Miseria: origen, erradicación y respuestas populares.** Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1986.

BAER, Luis: **El mercado de suelo formal de la ciudad de Buenos Aires en su contexto metropolitano dinámica de precios de terrenos, desarrollo inmobiliario y acceso a la vivienda en la década de dos mil.** Tesis doctoral del Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires (inédita), 2011.

BECERRA, Martín; HERNÁNDEZ, Pablo; POSTOLSKI, Glenn: *La concentración de las industrias culturales*, en: **Industrias culturales: mercado y políticas públicas en Argentina.** SCHARGORODSKY, H. (Comp.). Buenos Aires: Ediciones CICCUS, 2003, pág. 55-84.

BERICAT ALASTUEY, Eduardo: **Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada.** Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 1994.

BOURDIEU, Pierre: *Efectos de Lugar*, en: **La miseria del mundo.** Bourdieu, P. (Dir.) Buenos Aires: FCE, 2010, pág. 119-124.

CAPRON, Génola; GONZÁLEZ ARELLANO, Salomón: *Las escalas de la segregación y de la fragmentación urbana*, en: **TRACE**, N° 49, CEMCA: México, 2006, pág. 65-75.

CAPRÓN, Génola: **La villeprivée: les shopping centers à Buenos Aires.** Thèse de Doctorat, Université de Toulouse II. Inédita, 1996.

CICCOLELLA, Pablo: *Distribución Global y Territorio. Modernización y concentración comercial en Argentina en los años noventa*, en: **Economía Sociedad y Territorio**, Vol. II, N° 7, El Colegio Mexiquense, Toluca, 2000, pág. 459-496.

CONTRERAS, Yasna: **Cambios socio-espaciales en el centro de Santiago de Chile: Formas de**

**anclarse y prácticas urbanas de los nuevos habitantes.** Tesis Doctoral inédita. Pontificia Universidad Católica (Chile) /Universidad de Poitiers (Francia), 2012.

COSACOV, N.: **El papel de la familia en la inscripción territorial de hogares de clase media. Exploraciones a partir de un estudio de residentes en el barrio de Caballito,** Buenos Aires. [2015, en evaluación para ser publicado].

COSACOV, Natalia: **Habitar la centralidad: trayectorias residenciales y usos cotidianos del espacio urbano de residentes en Caballito, Buenos Aires.** Tesis doctoral de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires (inédita). 2014a.

COSACOV, N.: *Trayectorias residenciales y decisiones de localización residencial en hogares de clase media residentes en el barrio porteño de Caballito*, en: **Revista Argumentos.** Publicación del Instituto de Investigaciones Gino Germani (FSOC/UBA), N° 16, 2014b, pág. 41-70.

COULOMB, René; SCHTEINGART, Marta (Coord.): **Entre el Estado y el Mercado. La Vivienda en el México de Hoy.** México DF: Miguel Ángel Porrúa / UAM Azcapotzalco, 2006.

CRAVINO, María Cristina: **Vivir en la villa. Relatos, trayectorias y estrategias habitacionales,** Buenos Aires: UNGS. 2008.

DEL RIO, Juan Pablo: **El lugar de la vivienda social en la ciudad. Un análisis de la política habitacional desde el mercado de localizaciones intra-urbanas y las trayectorias residenciales de los habitantes.** Tesis doctoral inédita, Universidad Nacional de La Plata, 2011.

DI VIRGILIO, María Mercedes: *La movilidad residencial una preocupación sociológica*, en: **Revista Territorios**, N° 25, 2011, pág. 173-190.

DI VIRGILIO, María Mercedes: **Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de**

**sectores medios y populares en Buenos Aires.** Tesis doctoral inédita. Universidad de Buenos Aires, 2007.

DUARTE, Juan: **El mercado de suelo en la Ciudad de Buenos Aires. Análisis crítico de su funcionamiento y su relación con la estructura urbana y las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad.** Tesis de Licenciatura inédita. Instituto del Conurbano, Universidad General Sarmiento, 2006.

DUHAU, Emilio; GIGLIA, Ángela: **Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli.** México: UAM/SIGLO XXI, 2008.

GARAY, Alfredo: *La rehabilitación de las áreas céntricas: el caso de Buenos Aires*, en: **El centro histórico: objeto de estudio e intervención** MARTÍNEZ DELGADO, M. (Ed.). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2004, pág. 89-106.

GIGLIA, Ángela: **El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación**, México: Anthropos/UAM, 2012.

HARVEY, David: **Urbanismo y desigualdad social.** Madrid: Siglo XXI editores, 1977.

HERNÁNDEZ, Diego: *Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad*, en: **Revista EURE**, Vol. 38, Nº 115, septiembre 2012, pág. 117-135.

JIRÓN, Paola; LANGE, Carlos; BERTRAND, María: *Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana*, en: **Revista INVI**, Vol. 25, Nº 68, junio 2010, pág. 15-57.

JOUFFE, Yves: *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*, en: **Revista EURE**, Vol. 36, Nº 108, Santiago de Chile, 2011, pág. 29-47.

KARUSH, Matthew: **Cultura de clase. Radio y cine en la creación de una Argentina dividida (1920-1946).** Buenos Aires: Ariel, 2013.

KAZTMAN, Rubén: **Notas sobre la medición de la vulnerabilidad social.** CEPAL: Santiago de Chile, 2000. Disponible en Internet: <http://www.cepal.org/deype/mecovi/docs/TALLER5/24.pdf>. [Consultado el 1/06/2015]

KRALICH, Susana: *Transporte urbano, accesibilidad y situación socioeconómica en los partidos del Gran Buenos Aires*, en: **Primera Reunión Anual sobre Pobreza y Distribución del Ingreso.** Universidad Torcuato Di Tella. Departamento de Economía. Buenos Aires, 2000.

MAYORGA, Miguel; FONTANA, María Pía: *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos de centralidad urbana*, en: **Revista Bitácora Urbano Territorial**, Vol. 21, Nº 2, 2012, pág. 123-138.

MERKLEN, Denis: *Un pobre es un pobre. La sociabilidad en el barrio; entre las condiciones y las prácticas*, en: **Revista Margen**, 1997. Disponible en: <http://www.margen.org/social/merklen.html> [Consultado 01/06/2015].

MIRALLES, Carme; CEBOLLADA, Ángel: **Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad.** Documento de Trabajo, Nº 25, Barcelona: Laboratorio de Alternativas. Barcelona, 2003.

MÓDENES, Juan: **Flujos espaciales e itinerarios biográficos: la movilidad residencial en el área de Barcelona.** Tesis doctoral inédita. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona, 2008.

MÜLLER, Alberto: **El transporte en la región metropolitana de Buenos Aires: ¿hacia el colapso?** Documento de trabajo Nº 24, CESPA, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 2013.

ONISZCZUK, Geraldin; TAVELLA, Gabriela; FERME, Nicolás; CAPELLI, Lucila; MIGUENS, Luna;

- TIMERMAN, Jordana: **El derecho a la movilidad en la villa 21-24. Un estudio sobre integración urbana y derechos sociales en la Ciudad de Buenos Aires.** Buenos Aires: Ediciones GPS, 2013.
- OSZLAK, Oscar: **Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano.** Buenos Aires: CEDES/Hvmanitas, 1991.
- PARIS, Mario: *De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio*, en: **Revista Ciudades**, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, N° 16, 2013, pág. 47-69.
- PIREZ, Pedro: **Las sombras de la luz. Distribución eléctrica, configuración urbana y pobreza en la Región Metropolitana de Buenos Aires.** Buenos Aires: Eudeba, 2009.
- RODRÍGUEZ VIGNOLI, Jorge: *Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina*, en: **Revista Eure**, Vol. XXXIV, N° 103, 2008, pág. 49-71.
- ROTBART, Demián: *Los Shoppings de Buenos Aires. Transformaciones urbanas y construcción de consumidores*, en: **Revista Café de las Ciudades**, Año 9, N° 98, diciembre 2010. Disponible en: [http://www.cafedelasciudades.com.ar/urbanidad%20y%20economia\\_98.htm](http://www.cafedelasciudades.com.ar/urbanidad%20y%20economia_98.htm) [Consultado 02/04/2011].
- SALAZAR CRUZ, Clara: **Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México.** México: Colegio de México, 1999.
- SCHEINER, J.; KASPER, B.: *Estilos de vida, elección del sitio de residencia y movilidad cotidiana: El enfoque basado en los estilos de vida en el contexto de la planificación y la movilidad espacial*, en: **Revista Internacional de Ciencias Sociales**, N° 176, junio 2003, pág. 173-191.
- SEGURA, Ramiro: *Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica. Desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata*, en: **Quid16**, N° 2, 2012, pág. 106-132.
- SVAMPA, Maristella: **Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados.** Buenos Aires: Biblos, 2001.
- TELLA, Guillermo: *Rupturas y continuidades en el sistema de centralidades de Buenos Aires*, en: **Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes** WELCH GUERRA M. (Ed.), Buenos Aires: Biblos, 2005, pág. 29-73.
- TOPALOV, Christian: **La urbanización capitalista.** México: Edicol, 1979.
- TORRES, Horacio: **Diagnóstico socioterritorial de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires y su contexto metropolitano.** Publicaciones del Plan Urbano Ambiental, N° 1, Buenos Aires: Consejo del Plan Urbano Ambiental, GCBA, 1999.
- TORRES, Horacio: *Cambio socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990*, en: **Revista Eure**, Vol. 2, N° 8, 2001, pág. 33-56.
- VECSLIR, Lorena; CICOLELLA, Pablo: *Nuevos territorios del ocio y el comercio en la región metropolitana de Buenos Aires (1990-2008)*, en: **Revista Proyección**, Vol. III, N° 7, 2009.
- VECSLIR, Lorena; CICOLELLA, Pablo: *Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, en: **Revista de Geografía de Norte Grande**, N° 49, septiembre 2011, pág. 63-78.
- VEGA CENTENO, Pablo: **La movilidad espacial en los procesos urbanos. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica.** Tesis de doctorado en Arquitectura. Universidad Católica de Lovaina, Unidad de Arquitectura, 2005.
- WORTMAN, Ana (Coord.): **Pensar las clases medias. Consumos culturales y estilos de vida**

**urbanos en la Argentina de los noventa.** Buenos Aires: La Crujía ediciones, 2003.

YUNOVSKY, Oscar: **Claves políticas del problema habitacional argentino. 1955-1981.** Buenos Aires: Grupo Editor latinoamericano, 1984.

---

Natalia Cosacov es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA) y Licenciada en Sociología por la misma institución. Ha sido becaria Doctoral y actualmente Posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Es Miembro del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA), donde integra proyectos de investigación referidos a procesos de renovación urbana, conflictos, desigualdad social, movilidad cotidiana y trayectorias residenciales. Ha publicado trabajos en revistas científicas y ha participado en diversos congresos nacionales e internacionales. Dicta clases en seminarios de posgrado sobre cuestiones urbanas en distintas universidades nacionales.