La ciudad neoliberal

Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid

Rodrigo Hidalgo y Michael Janoschka
Editores

La ciudad neoliberal / Rodrigo Hidalgo y Michael Janoschka (Editores)

Expansión metropolitana, desigualdad social y movilidad cotidiana:

el trabajo en las urbanizaciones cerradas de Buenos Aires

Jorge Blanco[1] - Darío San Cristóbal[2] - Luciana Bosoer[3]

Resumen

Los procesos de expansión urbana se encuentran asociados a diferentes esquemas de movilidad cotidiana, cuyo análisis e interpretación permiten entender la dinámica de construcción social del territorio. En las últimas décadas, el proceso de metropolización de Buenos Aires se ha caracterizado por ser de baja densidad de población y elevada dispersión territorial, estando fuertemente concentrado en la red de autopistas metropolitanas. El objetivo principal de este artículo es analizar la relación de este patrón de expansión urbana con el surgimiento de nuevas prácticas y estrategias de movilidad desarrolladas por trabajadores de urbanizaciones cerradas, a través de una investigación llevada a cabo en el eje noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Palabras clave: metropolización, autopistas, urbanizaciones cerradas, movilidad por trabajo, Buenos Aires.

Abstract

The modalities of urban sprawl are associated with different mobility patterns and the analysis and interpretation of them allows us to understand the dynamics of social construction of the territory. In recent decades, the metropolization process of Buenos Aires has been characterized by combining low population density and high territorial dispersion, strongly related to the axes of the highway network. The main purpose of this paper is to analyze the relationship between this pattern of urban sprawl and the emergence of new mobility practices and strategies by workers in gated communities through a case study in the northwest of the metropolitan area of Buenos Aires.

Key words: metropolization, highways, gated communities, labor mobility, Buenos Aires.

1 Instituto de Geografia – Universidad de Buenos Aires. Correo electrónico: jblancodis@gmail.com
2 Instituto de Geografia – Universidad de Buenos Aires. Correo electrónico: dhsancristobal@gmail.com
3 Instituto de Geografia – Universidad de Buenos Aires. Correo electrónico: lucianabosoer@gmail.com

Una de las expresiones más definidas de la impronta de las políticas neoliberales en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es la conformación y consolidación de un nuevo patrón de expansión urbana, junto con un incremento de los procesos de fragmentación, desigualdad social y segregación espacial. A partir de la década de 1990 el tradicional patrón de suburbanización, comandado por sectores de ingresos medios y bajos se complejiza y diversifica en un patrón que combina espacios de baja densidad de población y elevada dispersión territorial con amplios vacíos urbanos y bloqueos a la permeabilidad de la trama circulatoria. Además, la conformación de algunas centralidades vinculadas a los ejes de expansión de la red de autopistas - y orientadas a la producción industrial, el comercio y los servicios- configura un contexto territorial fragmentado, en donde los formatos residenciales más habituales son las urbanizaciones cerradas (UC), los loteos populares, las villas y asentamientos, y los conjuntos de viviendas de interés social.

Dichas características del modo de expansión urbana se ven asociadas a diferentes esquemas de movilidad cotidiana, cuyo análisis e interpretación permiten entender la dinámica de construcción social del territorio. El contexto de urbanización dispersa se construye bajo el supuesto de un modelo de movilidad basado en el uso del automóvil particular, en un mecanismo bidireccional en el que la configuración urbana resultante se transforma en un imperativo de movilidad individual.

La investigación llevada a cabo en los ejes norte y oeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires se propuso indagar sobre las prácticas y estrategias de movilidad por trabajo desplegadas por los trabajadores que se desempeñan en urbanizaciones cerradas. Se trata de recuperar esas prácticas en un contexto urbano de diferenciación social y bajo la hipótesis de movilidad subordinada, a través de entrevistas realizadas a los trabajadores.

El artículo presenta, en primer lugar, una caracterización del proceso de expansión urbana de las últimas décadas de la Región Metropolitana de Buenos Aires, para luego –en un segundo momento- abordar con mayor detalle la descripción del contexto urbano en el que se fragmentan urbanizaciones cerradas y barrios populares. Este contexto es clave para la comprensión de las necesidades y posibilidades de la movilidad cotidiana. En tercer lugar se presentan los resultados de la serie de entrevistas por medio de las cuales se indagó en las prácticas y estrategias de movilidad por trabajo. En la sección final se reflexiona sobre las potencialidades de la indagación en la movilidad como vía de acceso a la caracterización y comprensión de la desigualdad social en contextos territoriales específicos.

Los procesos de expansión metropolitana en las últimas décadas

El análisis de los procesos de suburbanización a lo largo de la segunda mitad del siglo XX tiene una fuerte capacidad explicativa de los actuales rasgos organizativos de la RMBA. Un primer e importante proceso de expansión metropolitana se dio a fines de la década de 1940, extendiéndose hasta la primera mitad de la década de 1970, a partir de un proceso de suburbanización protagonizada por trabajadores urbanos que consolidan barrios de loteo económico en la primera y luego en la segunda corona de la aglomeración. Esta suburbanización fue posibilitada por una política de transporte público subsidiado que acompañó un generalizado proceso de loteo y ocupación paulatina conformando nuevos barrios (Torres, 2000). Las líneas ferroviarias fueron una pieza clave en el avance de la urbanización, articuladas con líneas de buses que vinculaban los distintos barrios con las estaciones ferroviarias. El desarrollo de estos barrios se realizaba a lo largo de muchos años, tanto para la consolidación de la vivienda como de los servicios urbanos. En materia de vivienda, el agregado de nuevas habitaciones y la consolidación de frentes, cercas y veredas se realizaba de a poco, en un proceso generalizado de autoconstrucción. En materia de servicios urbanos, la agrupación de los vecinos conseguía lentamente el asfaltado de calles, el alumbrado público, la extensión de las redes de gas y, en un proceso aún no completado, la distribución de agua por red y los desagües cloacales. Los barrios así formados se articulaban muy estrechamente con los centros comerciales y de servicios de diversa jerarquía organizados en torno a las estaciones ferroviarias, y de esta manera, se incorporaban al esquema general de organización metropolitano, en la medida en que "el urbio y el suburbio forman parte de un tejido urbano continuo, con un fuerte protagonismo del espacio público y los medio públicos de transporte" (Abba, 2010:45). Las clases altas y medio-altas, por su parte, no se suburbanizaron sino que consolidaron con edificios en altura las características residenciales y los valores "urbanos" de otras zonas centrales y subcentrales a lo largo de los ejes que organizan la circulación dentro de la Ciudad de Buenos Aires (Torres, 2000).

Esta tradicional modalidad de expansión metropolitana comienza a trastocarse a fines de la década de 1970 por diversas razones entre las que se encuentran nuevas regulaciones para los loteos (ley 8.912 de la provincia de Buenos Aires) que limitan la oferta de nuevos terrenos para los sectores populares, un deterioro creciente de las prestaciones del transporte público y el desarrollo de la infraestructura de autopistas, que facilita la expansión de las segundas residencias en las áreas más alejadas de la aglomeración y orienta nuevos ejes de localización industrial. De alguna manera, estas tendencias prefiguran los principales rasgos del modelo de expansión urbana consolidado con las políticas neoliberales de la década de 1990. Algunos de los componentes centrales de este modelo son: la formación de urbanizaciones cerradas, la aparición de nuevas centralidades comerciales y de servicios, la modificación de las tendencias de la

localización industrial con la formación de parques especializados, la aparición en la periferia de actividades hasta entonces limitadas exclusivamente al centro metropolitano, como los hoteles cinco estrellas y los espacios de actividades administrativas y profesionales (Blanco, 2006). Estas tendencias se enmarcan en el amplio proceso descripto por Pírez (2006) como de "privatización de la expansión metropolitana", que engloba tanto la privatización de la producción del suelo urbano como de las infraestructuras urbanas.

Quizás uno de los aspectos más enfatizados de las nuevas condiciones de expansión urbana sea el referido a las modalidades residenciales. El despliegue de urbanizaciones cerradas responde, en parte, a la transformación de segundas residencias en residencias permanente y a un extraordinario proceso de valorización impulsado por promotores inmobiliarios, en un formato residencial dirigido a sectores de ingresos medio-altos (Svampa, 2001; Blanco, 2006) en torno a la modernización y expansión de la red de autopistas metropolitanas de Buenos Aires. Se trata de urbanizaciones con vallado perimetral, control de acceso, seguridad permanente, que pueden tener o no equipamientos centrales compartidos y adoptan diferentes tipologías: barrios cerrados, clubes de campo, pueblos y ciudades privadas, clubes náuticos, clubes de chacras (Szajnberg, 2005). A este modelo de urbanización difusa de los sectores de ingresos medio-altos se lo ha calificado como despilfarrador en términos de suelo, costoso en términos de extensión de redes urbanas y de servicios, poco sustentable en términos de movilidad (Camagni *et al*., 2002).

Para los sectores populares, en tanto, las alternativas de residencia periférica se limitaron al completamiento paulatino de los loteos de décadas previas y la acción organizada de toma de tierras y consolidación de asentamientos. El resultado ha sido un fuerte "deterioro del hábitat popular, tanto en términos formales (localización ilegal en tierra y edificios privados o públicos, loteos clandestinos, etc.) como urbano-ambientales (áreas inundables y contaminadas, sin infraestructuras ni servicios, pésima accesibilidad, sin conexión con áreas centrales, etcétera)" (Pírez, 2006:38).

Se pueden trazar los correlatos entre las características del modelo neoliberal, la mirada empresaria sobre la ciudad y la nueva morfología urbana, conformando una ciudad para los negocios. En todo caso, esto representa una variación notable con respecto a las tendencias predominantes en la ciudad, ya que "durante todo el ciclo de la Buenos Aires moderna la inversión privada no produjo intervenciones concentradas de esa magnitud y de tal capacidad de configurar ciudad. Los diferentes modos de intervención privada estuvieron siempre determinados –y esto es una característica que diferenció a Buenos Aires de otros procesos clásicos de modernización- por la iniciativa o la guía pública." (Gorelik, 1999: 22) El mismo investigador sostiene que los cambios en este sentido son de gran magnitud, a tal punto de constituir "un giro epocal" por la modificación de tendencias de larga duración. Entre los componentes de esta nueva época se cuenta la "urbanización del capital privado, es decir, la conversión en negocio de fragmentos completos de ciudad o grandes extensiones territoriales no como asiento neutro de inversiones, sino en tanto ciudad y en tanto territorio; una aplicación económica que

presupone en su propia lógica de rentabilidad la configuración, el funcionamiento y la naturaleza propiamente urbanas de sus emprendimientos" (Gorelik, 1999:22).

En coexistencia con la continuidad de este último proceso de expansión urbana, pero ya bajo un marco político-económico de cuestionamiento parcial a las políticas neoliberales de la década del noventa, se empieza a perfilar en la primera década del siglo XXI otro modalidad de expansión residencial, bajo el formato de los complejos de vivienda social. Concretamente, la construcción estatal de viviendas para sectores de bajos ingresos ha sido particularmente intensa durante la década de 2000, bajo el formato de barrios dotados de infraestructura y equipamiento pero, en muchos casos, con serias limitaciones de accesibilidad y de integración en la trama urbana (Del Río y Duarte, 2011). En ese sentido, el área de expansión de los sectores de bajos ingresos se presenta como intersticial y de baja densidad, lo que dificulta la provisión de servicios de transporte público, aunque admite un proceso de densificación que ya se encuentra en marcha.

Fragmentación socio-territorial y movilidad en el proceso de expansión urbana en la RMBA

La estructura y la morfología urbanas, resultantes del proceso de producción social del territorio, revelan un conjunto de aspectos claves para comprender la complejidad intrínseca de estos procesos. Pueden destacarse tres características de las actuales modalidades de expansión metropolitana en Buenos Aires, con fuerte incidencia en las condiciones de movilidad.

La primera de ellas tiene que ver con la presencia de un contexto de baja densidad poblacional. Esto se debe a la propia materialidad de los formatos residenciales más habituales en los procesos de suburbanización identificados anteriormente. Urbanizaciones cerradas, loteos populares, villas y asentamientos y conjuntos de viviendas de interés sociales fueron y van marcando una impronta distinguida de los propios formatos residenciales de los procesos de suburbanización más clásicos.

La segunda característica es la elevada dispersión territorial con la que estas materialidades configuraron el paisaje metropolitano en la segunda corona metropolitana y en los ejes e intersticios de avance de la urbanización. Largas distancias entre las localizaciones de las actividades involucradas en la vida cotidiana, amplios vacíos urbanos y discontinuidades marcadas conforman ese contexto de dispersión. La superficie involucrada en los procesos de expansión es muy amplia e involucra tendencias de consumo de suelo urbano originadora de tensiones con otras actividades propias del espacio periurbano.

La tercera característica, en relación a los anteriores dos componentes, obedece a la propia fragmentación de la trama urbana, en profunda contraposición a la tradicional grilla ortogonal con la que se conformó históricamente la urbanización de Buenos Aires. De esta manera, la circulación encuentra ciertos obstáculos y necesidad de rodeos en el recorrido de las diferentes distancias que separan residencias y lugares de acceso cotidiano al empleo, la educación, el comercio y la recreación, etcétera.

A partir del modelo de expansión urbana, una parte significativa de la dinámica metropolitana actual se vincula con la red de autopistas y con la movilidad individual. Esta red supone el uso del automóvil particular como modo de transporte privilegiado y tiene importantes consecuencias desde el punto de vista de la conformación general del sistema de transporte y de las alternativas de movilidad para amplios sectores de la población. La importancia del automóvil particular en las condiciones de movilidad en la RMBA no se limita al crecimiento de su uso y a su mayor participación en el total de viajes, sino a la estrecha asociación entre un patrón de movilidad y formas específicas de urbanización. Las tres características morfológicas señaladas responden al supuesto de movilidad automóvil intensivo y al mismo tiempo condicionan las alternativas de movilidad reforzando la necesidad del desplazamiento individual en automóvil. Esta asociación urbanización – movilidad individual adquiere un carácter dominante, de lo que resulta que el modelo de expansión urbana construido bajo este supuesto subordina un amplio conjunto de movilidades de otros sectores sociales o bajo otros formatos.

Para los sectores sociales que comandan esta expansión y organización urbana, el automóvil particular se trata de una dependencia elegida y no de una subordinación. Las características que adquieren la expansión residencial y las nuevas centralidades presuponen y se realizan a partir del uso del automóvil particular, por lo que bajas densidades y largas distancias para realizar cualquiera de los trayectos que satisfacen las necesidades cotidianas (como el acceso a la escuela, a las compras básicas o al trabajo), se conjugan definitivamente con una trama urbana interrumpida, fragmentada y discontinua que recorta caminos para la circulación. En este contexto urbano, se debilitan las condiciones para la generación de una red de transporte público sostenible, ya que se trataría de un mercado disperso, de baja demanda y con elevados índices de rodeo en las escasas líneas de autobuses. Esto significa que cualquier movilidad que no se realice en automóvil queda subordinada, ya sea que se trate de quienes no tienen otra alternativa que el limitado transporte público o de quienes utilizan sus propias bicicletas y motos o realizan largas caminatas para los desplazamientos individuales. A su vez, las calles de tierra y la ausencia de redes peatonales, las discontinuidades urbanas y las propias limitaciones en el uso de las bicicletas (en función de las condiciones del tiempo, de la edad o de la salud de los usuarios), hacen que todos los esquemas de movilidad queden subordinados al modelo automóvil-intensivo. En función de esto último, se produce en el proceso de expansión metropolitana una tensión entre los tiempos lentos y los tiempos rápidos (Gutiérrez, 2008; Blanco y Garay, 2010), en que cualquier análisis de los tiempos y los costos de desplazamiento en el ferrocarril o en buses revela

enormes diferencias en relación con el automóvil y sus variantes (combis, por ejemplo), siendo tales diferencias las que limitan el alcance espacial de los desplazamientos de unos y otros configurando situaciones de hipermovilidad y de inmovilidad relativa.

Es en este marco complejo de expansión metropolitana, que la indagación acerca de las movilidades en general y de la originada por motivos de trabajo, en particular, plantea interesantes cuestiones vinculadas con la construcción social del territorio y con las prácticas sociales de uso del territorio. Desde el punto de vista de los centros de empleo, un rasgo característico de la expansión urbana ha sido la distinción de dos formatos. Por un lado, un formato de empleo concentrado, representado por las nuevas centralidades expresadas a través de un conjunto de equipamientos comerciales o de ocio, áreas industriales (parques industriales, sectores industriales planificados) o complejos de oficinas, que explican la concentración de puestos trabajo. Estos empleos concentrados están asociados estrechamente con las autopistas, situados en directo contacto con éstas, y tienen la posibilidad de constituirse en un mercado de viajes, por su escala y densidad. Por otro lado, el formato de empleo disperso se constituye en las urbanizaciones cerradas y adquiere una mayor complejidad en relación a la movilidad por las propias tipologías de estas áreas residenciales, por el nivel de dispersión territorial que presentan y por sus condiciones de accesibilidad. Es este último caso el que será abordado en la sección siguiente.

Prácticas y estrategias de la movilidad por trabajo: estudio de caso

La investigación llevada a cabo en los ejes norte y oeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires se propuso indagar sobre las prácticas y estrategias de movilidad por trabajo desplegadas por los trabajadores que se desempeñan en urbanizaciones cerradas (UC). Algunos autores (Svampa, 2001; Garcia, 2010) señalan que existe un vínculo que se establece a través del trabajo, entre los habitantes de las UC y los trabajadores que generalmente provienen de los barrios adyacentes a las mismas. De esta manera las urbanizaciones se constituyen en un nuevo mercado laboral en el área de los servicios para trabajadores escasamente calificados. Éstos conforman un verdadero "proletariado de servicios" (Svampa, 2001) para satisfacer las necesidades de los habitantes de las UC. Generalmente, se trata de empleos precarizados que se mantienen en el sector informal de la economía, y si bien existe un predominio del trabajo femenino en el servicio doméstico, abarca una amplia gama de trabajos comúnmente requeridos, como los de niñeras, jardineros y cuidadores de piscinas, servicio de mantenimiento y construcción, empleados de vigilancia y seguridad, instructores deportivos, etcétera. Bajo la hipótesis de movilidad subordinada al esquema automóvil-intensivo y en este contexto urbano

de diferenciación social, la investigación apunta a recuperar las prácticas de movilidad por trabajo a través de entrevistas realizadas a los trabajadores, en distintos formatos: presenciales en profundidad, telefónicas en profundidad y presenciales en cuestionarios cortos.

Los trabajadores entrevistados responden al amplio abanico señalado precedentemente, aunque hay un marcado predominio de entrevistas realizadas a empleadas domésticas, por el propio peso de este colectivo en el sector, lo cual puede invitarnos a pensar el analisis especifico de la movilidad desde la perspectiva del género. Los distintos roles que se les atribuyen socialmente a hombres y mujeres, el papel reproductivo que cumplen las mujeres en la estructura social implican modelos particulares de movilidad, que en muchos casos se evidencian en desplazamientos más cortos, cercanos a la esfera doméstica, con horarios flexibles y subordinados a las necesidades familiares, y basados fundamentalmente en el transporte público colectivo.

En este contexto especifico de expansión urbana, la configuración de las redes del transporte público y las restricciones que presenta en su cobertura temporal y espacial impactan fuertemente en las estrategias de movilidad cotidiana de aquellos grupos socialmente más desfavorecidos. Estas prácticas y estrategias de movilidad podrán ser construidas y caracterizadas a partir de una serie de aspectos que fueron incorporados en las entrevistas realizadas, tales como el acceso al empleo, costo y duración del viaje, frecuencia y características del servicio del transporte público, costos y esfuerzos personales para concretar la movilidad, entre otros, y cuyos primeros resultados se detallan a continuación.

El papel de las redes sociales en el acceso al empleo

A la hora de acceder a un empleo los resultados obtenidos demuestran que, en el universo de estudio, tienen un papel fundamental las redes sociales que se establecen por relaciones de parentesco, amistad, vecindad, etc. La reconstrucción de la dinámica del funcionamiento de dichas redes sociales, a partir de los casos entrevistados, da cuenta –principalmente para el caso de las trabajadoras de casas particulares- que el vínculo por el cual éstas toman contacto con un posible empleo se apoya en cadenas de recomendaciones. Otros casos entrevistados demuestran que la cadena de recomendaciones se extiende a diferentes miembros de un mismo núcleo familiar, y amplía el rubro de actividades laborales requeridas por la UC. Por ejemplo, mientras la mujer entrevistada realiza las tareas domésticas en una casa, su marido es empleado como jardinero. En otro caso, la mujer es empleada para realizar tareas domésticas, en tanto que su yerno está empleado en la seguridad de la UC. En otras entrevistas encontramos que la red de recomendaciones se establece y se extiende por dentro del propio ámbito territorial de

la UC, lo cual permite que algunos trabajadores, por ejemplo jardineros y empleadas domésticas, desarrollen sus actividades laborales en distintas casas de la misma UC. Asimismo, en el caso de los jardineros o los trabajadores de mantenimiento entrevistados, cuya actividad laboral requiere menos carga horaria que otros empleos, el esfuerzo personal que demanda la práctica de la movilidad por trabajo adquiere sentido cuando la tarea laboral se desarrolla en más de una casa dentro de la misma urbanización.

La movilidad como factor decisivo

Para los grupos de estudio, la cercanía al lugar de trabajo, la movilidad y la oferta del transporte público se convierten en un factor decisivo a la hora de acceder y/o aceptar una oferta laboral. En la mayoría de los casos entrevistados, los empleados prefieren la cercanía territorial a su lugar de trabajo, aún cuando esto implique acceder a trabajos precarizados y/o salarios más bajos, o conlleve realizar grandes esfuerzos personales en transferencias entre modos de transporte. De esta manera, el ámbito territorial donde se busca trabajo se encuentra limitado por el factor distancia y la disponibilidad de redes de transporte público, lo cual también impacta sobre la calidad de la oportunidad laboral a la cual los trabajadores pueden alcanzar (tipo de trabajo, condiciones, nivel del salario, etc.).

Costos económicos y variaciones espacio-temporales

Los costos económicos demandados para concretar la práctica de movilidad al trabajo presentan una variedad de resultados. Dentro del universo de las trabajadoras de casas particulares, tradicionalmente el costo de la movilidad estaba a cargo del empleador. Sin embargo, a partir de los resultados obtenidos, se desprende que la situación varía en casos donde corre por cuenta de una u otra parte. Algunos empleados afirman hacerse cargo del valor del transporte colectivo, otros prefieren realizar el viaje en bicicleta, ahorrándose el costo monetario del traslado. Además se han identificado casos en los cuales, por la baja frecuencia del servicio de transporte público fuera de los horarios pico y en días no laborales, los trabajadores se ven obligados a realizar prácticas de movilidad más costosas en servicios privados de remises (un tipo de automóvil de alquiler con costos acordados entre conductor y pasajero). En algunos casos, estos costos los asumen los empleadores. Otros empleadores, tienen contratado un servicio de remises que busca a la trabajadora en su domicilio, o ellos mismos se encargan del traslado en su automóvil particular. Según manifiestan, esto les permite sortear los problemas de inseguridad y de la frecuencia de los servicios del transporte público en ciertos horarios del

viaje, denotando nuevamente el peso de la movilidad individual en automóvil en este contexto urbano. Otros casos demuestran que la jornada de trabajo de las empleadas domésticas se vuelve muy flexible a los horarios y obligaciones de los empleadores, es entonces cuando las trabajadoras se ven forzadas a desplazarse en horarios considerados inseguros a través de caminos que carecen de condiciones apropiadas, por ejemplo en materia de iluminación. En estas ocasiones, se observó otra vez que los empleadores asumen el costo de un servicio de remises para el traslado de la trabajadora. En el resto del universo entrevistado, el costo de la movilidad al trabajo corre por cuenta del trabajador que la realiza. Esta situación es común entre el grupo de los jardineros, los empleados de la construcción y de seguridad y vigilancia.

Las estrategias individuales

La limitada cobertura espacial de la red del transporte público genera que las prácticas de movilidad se resuelvan por estrategias individuales y presenten una amplia variedad de situaciones en cuanto a los esfuerzos personales que se ponen en juego para concretar el viaje al trabajo. Sumado a esto, la experiencia laboral de los trabajadores de las UC se caracteriza por su realización en términos individuales, con horarios flexibles y acordados puertas adentro, lo cual también dificulta la posibilidad de consolidar prácticas colectivas de movilidad. Los trabajadores de las UC construyen sus propias prácticas de movilidad utilizando distintos modos de transporte (buses, servicio de remises, bicicleta, transporte por parte del empleador). En algunos casos la práctica se da a partir de la combinación de distintos modos, lo cual también implica largos tiempos de viaje y de espera, por problemas en la frecuencia de los servicios del transporte público. El uso del tiempo que implica concretar la movilidad al trabajo demuestra para la mayoría de los casos que los trabajadores no articulan el viaje al trabajo con otras actividades personales (recreativas, estudio, comerciales, etc.) porque no les queda tiempo para realizarlas. Sí se han recogido algunas articulaciones de trabajadoras que combinan su viaje al trabajo con el traslado de sus hijos a la escuela.

La movilidad dentro del Barrio Cerrado

Debido a la configuración de las UC, las largas distancias que los empleados deben recorrer desde la entrada de las mismas hasta la residencia donde desempeñan su actividad laboral -dependiendo del tamaño de la urbanización y la localización del lugar de trabajo-, es vista como un problema para la mayoría de los casos entrevistados. Al problema de la movilidad al interior de la UC, se asocian otras situaciones como la expo-

sición a condiciones meteorológicas desfavorables, la ausencia de aceras para realizar los desplazamientos a pie, y la falta de transporte público u otro medio que asegure la movilidad a quienes no disponen de automóvil en el interior de las UC. Por este motivo, en las entrevistas que fueron realizadas en UC de mayor tamaño se destacan el número de entrevistados que respondieron que les gustaría contar con un servicio de combi interno o que se permitiese el ingreso del transporte colectivo público a las mismas. Esta última alternativa revela una marcada contradicción con el carácter privado y cerrado de las urbanizaciones, uno de cuyos pilares es el férreo control de acceso. A partir de esta problemática se observa que trabajadores y empleadores generan diversas estrategias de movilidad. La mayoría de los trabajadores realiza el trayecto a pie, quienes pueden utilizan la bicicleta de los empleadores y la dejan en la guardia de la entrada de la UC, otros pocos son trasladados en el coche particular de sus trabajadores, y otros disponen de un servicio de combis externas al barrio que ingresan hasta un lugar central de la urbanización.

El uso de la bicicleta se presenta como alternativa, aunque con alcances limitados

Se observa su uso tanto para el desplazamiento en el contexto de urbanización, como para la movilidad dentro de las UC. Son limitaciones para su uso las condiciones meteorológicas, la longitud del viaje y las condiciones físicas de las personas. Para algunos entrevistados, este modo de transporte no motorizado flexibiliza las prácticas de movilidad porque los libera del sentido radial del trazado consolidado de la ruta y les permite tomar caminos transversales de tierra o no consolidados. Les evita los tiempos de espera para hacer las transferencias entre diversos modos y les resuelve la movilidad hasta la casa dentro de la UC; también les aporta beneficios económicos en el ahorro del costo del pasaje. Sin embargo, en las entrevistas también surge la necesidad de contar con senderos especiales para bicicletas, inexistentes y necesarios para acceder, por ejemplo, a aquellas urbanizaciones situadas sobre rutas.

La relación entre lo público y lo privado y sus impactos en la movilidad de los trabajadores

Los espacios de las UC presentan ciertos dispositivos de seguridad y de control por los cuales los trabajadores de las UC deben pasar al ingresar y al retirarse de las mismas. Estos dispositivos de control funcionan –entre otros- a través de las garitas de seguridad en la entrada de las urbanizaciones donde se revisan las pertenencias (ropa, bolsos, etc.) de quienes ingresan. En el caso de los trabajadores que utilizan un servicio de

combi para realizar el trayecto desde "el afuera" hacia el interior de la UC, los controles obligan a los trabajadores y visitantes a bajarse del vehículo en la entrada. Algunos de los trabajadores entrevistados remarcan este control, por percibirlo como una instancia que dificulta la propia práctica de la movilidad, porque les representa algún grado de incomodidad y porque les insume tiempo en el traslado al trabajo.

Consideraciones finales

El objetivo general de este trabajo, la indagación por las prácticas y estrategias de movilidad de los trabajadores que se desempeñan en las urbanizaciones cerradas, requirió de la explicitación de una serie de contextos sucesivos, pasando por las políticas urbanas, las dinámicas territoriales a escala metropolitana y la reconstrucción de ámbitos precisos en los que esas prácticas cotidianas tienen lugar. Se ha enfatizado en varias ocasiones a lo largo del texto que la perspectiva adoptada parte del supuesto de una relación estrecha entre los modelos de urbanización y los modelos de movilidad. Es en el marco de esta relación urbanización – movilidad que se sitúa el estudio de caso y que aporta algunos aspectos de importancia para avanzar en la comprensión de los procesos de construcción social del territorio. Se destacarán en estas reflexiones finales tres cuestiones consideradas centrales en el tema desarrollado.

Una primera cuestión es que la movilidad es parte constitutiva de la dinámica territorial, no es pasiva frente a una determinada configuración material dada sino que participa activamente en esa configuración. En este sentido, el estudio de la movilidad deja vislumbrar un conjunto de cuestiones sociales y territoriales, como por ejemplo el resultado de la mercantilización del desarrollo urbano o la ausencia notoria en el contexto de las políticas neoliberales de una estrategia de planificación urbana integral, que considere las condiciones de acceso al suelo urbano, la orientación de las localizaciones, los parámetros de expansión de la urbanización o la articulación de políticas urbanas con políticas de movilidad. Claramente estos son temas ajenos a una dinámica de privatización de la expansión metropolitana.

Una segunda cuestión remite a la existencia de movilidades diferenciadas que dan cuenta del papel y de las relaciones de los distintos grupos sociales. Se han distinguido las movilidades de quienes comandan el proceso de expansión metropolitana en contraposición a las movilidades dependientes y subordinadas, que implican esfuerzos mucho mayores, en tiempos y calidad de los desplazamientos para un sector de los habitantes del mismo territorio. En este sentido se entiende que el análisis de la movilidad es una vía de acceso a la desigualdad social.

Por último, y considerando integralmente el camino transitado, la presente propuesta intentó recuperar cómo las políticas urbanas neoliberales, que consolidaron una di-

námica particular de expansión metropolitana, han moldeado las prácticas cotidianas vinculadas a la movilidad, ejemplificada en este caso en la movilidad por trabajo.

Es en relación con esta última línea que el caso de la movilidad de los trabajadores que se desempeñan en las urbanizaciones cerradas cobra sentido a partir de la identificación de una materialidad resultante de esos lineamientos políticos, permite la articulación de una dinámica general en un contexto particularizado y se vincula con aspectos centrales de la cotidianeidad de la vida social.

Referencias bibliográficas

- ABBA, A. Metrópolis Argentinas. Agenda política, Institucionalidad y Gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades, 2010.
- BLANCO, J. De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Revista Mundo Urbano, 2006, N° 28. Disponible en internet: http://www.mundourbano.unq.edu.ar
- BLANCO, J. y BOSOER, L. Aproximaciones a la movilidad por trabajo en contextos de expansión urbana: El caso de las urbanizaciones cerradas sobre el eje de expansión norte de la Región Metropolitana Buenos Aires. En: Seminario Internacional Movilidad y Cambio Social, 4 y 5 Noviembre 2011, Mar del Plata, Argentina.
- BLANCO, J. y GARAY SANTALÓ, P. Autopistas y metropolización en Buenos Aires. Articulaciones y tensiones en torno a la Autovía 6. En: 8° Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales, 25 al 27 de agosto de 2010, Buenos Aires, Argentina.
- CAMAGNI, R.; GIBELLI, M. & RIGAMONTI, P. Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. Ecological Economics, N° 40, 2002, p. 191-216.
- GARCÍA, M. El trabajo doméstico en las urbanizaciones privadas. En: KESSLER, G.; SVAMPA, M. y GONZALEZ BOMBAL, I. Reconfiguraciones del mundo popular. El Conurbano Bonaerense en la postconvertibilidad. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento – Prometeo, 2010.
- GUTIÉRREZ, A. Los desplazamientos motorizados y el esparcimiento urbano ilimitado. En: HENRY, E. Megapolis, transportes y movilidades. Confrontaciones. 2008, París, Francia, p. 145-160

- PIREZ, P. La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires. Revista Economía, Sociedad y Territorio, 2006, Vol. VI, N° 21, p.31-54.
- SVAMPA, M. Los que ganaron. La vida en los countries y en los barrios privados. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2001.
- SZAJNBERG, D. La suburbanización. Partidarios y detractores del crecimiento urbano por derrame. Buenos Aires: Ediciones FADU, 2005.
- TORRES, H. Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: la suburbanización de las élites. Revista Mundo Urbano, 2000, N° 3. Disponible en internet: http://www.mundourbano.unq.edu.ar