

5

Entre la adaptación y la apropiación: el habitar de las clases medias en el Área Metropolitana Mendoza a inicios del siglo XXI

María José Navarrete¹

Universidad Nacional de Cuyo
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas

mariaj1.navarrete@gmail.com

RECIBIDO 30-06-2025
ACEPTADO 19-08-2025

Cita sugerida: Navarrete, M. J. (2025). Entre la adaptación y la apropiación: el habitar de las clases medias en el Área Metropolitana Mendoza a inicios del siglo XXI. Revista *Huellas*, Volumen 29, N° 2, Instituto de Geografía, EdUNLPam: Santa Rosa. Recuperado a partir de: <http://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/huellas>

DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/huellas-2025-2916>

Resumen

Esta investigación indaga los modos de habitar de las clases medias en áreas de extensión periférica del Área Metropolitana Mendoza a comienzos del siglo XXI, con el objeto de contribuir a la comprensión sobre la reproducción de desigualdades urbanas. La segregación socioespacial y la movilidad cotidiana se consideran fenómenos estructurantes de las desigualdades, por lo tanto, son los ejes claves para observar los modos de habitar. La metodología se centró en la realización de entrevistas a residentes en zonas seleccionadas. Como conclusión, se señala que las clases medias se adaptan a las dinámicas mercantilistas predominantes, si bien logran resolver sus necesidades materiales, enfrentan contradicciones, malestares e insatisfacciones que limitan una apropiación plena del espacio. Estas tensiones pueden ser el punto de partida para cuestionar el desarrollo urbano actual en la búsqueda de alternativas más equitativas y participativas.

Palabras clave: Habitar; clases medias; segregación; movilidad; periferia

Between adaptation and appropriation: middle-class living in the Mendoza Metropolitan Area at the beginning of the 21st century

Abstract

This research investigates the ways of living of the middle classes in peripheral areas of the Mendoza Metropolitan Area at the beginning of the 21st century, with the aim of contributing to the understanding of the reproduction of urban inequalities. Socio-spatial segregation and daily mobility are considered struc-



turing phenomena of inequalities and are, therefore, key axes for observing ways of living. The methodology focused on conducting interviews with residents in selected areas. In conclusion, it is noted that middle classes adapt to the prevailing mercantilist dynamics and, although they manage to meet their material needs, they face contradictions, discontent, and dissatisfaction that restrict their full appropriation of space. These tensions can be the starting point for questioning current urban development in the search for more equitable and participatory alternatives.

Key words: Inhabitation; middle classes; socio-spatial segregation; daily mobility; periphery

Entre a adaptação e a apropriação: o habitar das classes médias na Área Metropolitana de Mendoza no início do século XXI

Resumo

Esta investigação analisa os modos de habitar das classes médias nas áreas periféricas da Área Metropolitana de Mendoza no início do século XXI, com o objetivo de contribuir para a compreensão sobre a reprodução das desigualdades urbanas. A segregação sócioespacial e a mobilidade cotidiana são consideradas fenômenos estruturantes das desigualdades e, portanto, são os eixos fundamentais para observar os modos de habitar. A metodologia centrou-se na realização de entrevistas a residentes em zonas selecionadas. Como conclusão, aponta-se que as classes médias se adaptam às dinâmicas mercantilistas predominantes, embora consigam resolver as suas necessidades materiais, enfrentam contradições, mal-estares e insatisfações que limitam uma apropriação plena do espaço. Estas tensões podem ser o ponto de partida para questionar o desenvolvimento urbano atual na busca de alternativas mais equitativas e participativas.

Palavras-chave: Habitação; classes médias; segregação socioespacial; mobilidade cotidiana; periferia

Introducción

Este artículo aborda los modos de habitar de las clases medias en el Área Metropolitana Mendoza (AMM) a inicios del siglo XXI. Desde una perspectiva de la desigualdad como un fenómeno multicausal, multidimensional y relacional, la producción de espacio urbano y los modos de habitar de distintos grupos sociales son dimensiones esenciales para profundizar en la (re) producción de las desigualdades sociales. En las ciudades latinoamericanas la pervivencia de las desigualdades ha generado distintas problemáticas de larga data que afectan la calidad de vida de significativos porcentajes de población urbana: las dinámicas de crecimiento urbano inequitativo; la precariedad habitacional; el hacinamiento; los desalojos y las relocalizaciones; las dificultades para el acceso a la vivienda, el suelo y los servicios básicos; entre otras. Dicha situación ha motivado un amplio campo de investigaciones sobre múltiples aspectos vinculados, fundamentalmente, al habitar de los grupos más vulnerables, en especial por su pertenencia socioeconómica (Portes y Roberts, 2005; Ziccardi, 2009; Katzman, 2021). Así, una temática menos abordada ha sido el habitar de las clases medias. Este trabajo indaga en los modos de habitar de las clases medias y su interrelación con la (re) producción de desigualdades urbanas. Cabe señalar, además, que en los estudios urbanos latinoamericanos en general hay mayor producción académica sobre las ciudades de mayor escala y jerarquía (ciudades capitales de los países fundamentalmente) en comparación con las de menor tamaño, por ende, respecto a clases medias en ciudades como el Área Metropolitana Mendoza² hay una importante vacancia.

A continuación, se presentan los distintos recortes que orientaron la investigación: la selección de aquellas zonas del AMM de mayor crecimiento durante las primeras décadas del siglo XXI; la definición de modos de habitar a partir de la teoría de la producción social del espacio y el derecho a la ciudad, así como las definiciones respecto a la segregación y la movilidad; se expone además la construcción teórica para delimitar los estratos socioeconómicos y la principal estrategia para la recolección de información. Posteriormente, se presentan los hallazgos más relevantes sobre los modos de habitar de los estratos medios en las zonas de expansión periférica seleccionadas.

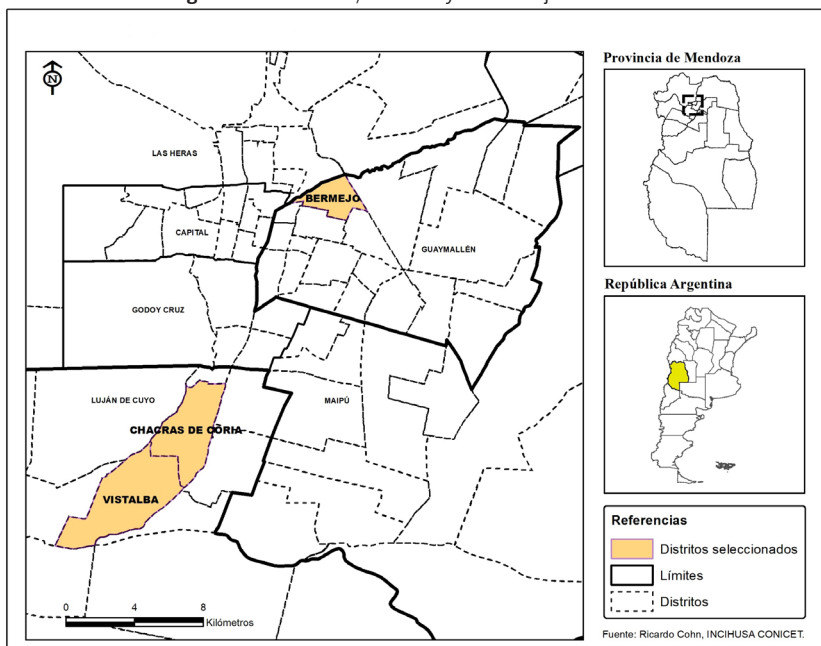
Delimitaciones temporales y espaciales

Esta investigación se sitúa en las primeras décadas del siglo XXI. Un periodo donde los gobiernos postneoliberales (Thwaites Rey, 2010) impulsaron un cambio de orientación respecto al ciclo anterior, con la intención

de restaurar un papel más activo del Estado en distintos ámbitos de la economía, la política y la vida social. El modelo macroeconómico buscó, a través de distintas políticas, reactivar el empleo y mejorar los ingresos. A esto se sumó la aplicación de diversas políticas de protección social y la aprobación de leyes basadas en una concepción más amplia de los derechos. No obstante, persistieron –e incluso se agravaron– problemáticas relacionadas con el acceso a la ciudad para amplios sectores de la población, así como con dinámicas de una urbanización excluyente (Segura, 2017).

En el AMM la extensión periférica ha sido la modalidad de crecimiento predominante en las últimas décadas, mediante la consulta a bibliografía especializada (Gray de Cerdán, 2005; Lentini et. al, 2008) y fuentes secundarias (DEIE, 2017 a, b y c) se estableció que las áreas de mayor crecimiento durante los inicios del siglo XXI fueron: los distritos Chacras de Coria y Vistalba en el departamento de Luján de Cuyo (sureste del AMM), el distrito El Bermejo en Guaymallén (noreste). En este crecimiento se observan fuertes indicios de fragmentación, entendida como rupturas en la unidad de la ciudad, marcadas por aspectos espaciales, sociales y políticos (Prévôt Schapira, 2001).

Figura N°1. Chacras, Vistalba y El Bermejo en el AMM



Fuente: Ricardo Cohn, CONICET.

Modos de habitar

Los modos de habitar se conceptualizaron como las posibilidades de ocupación de espacio de los distintos grupos sociales, configuradas por la segregación socioespacial y la movilidad urbana cotidiana. El alcance de estas posibilidades de ocupación es analizado en términos de apropiación (Lefebvre 1969; 1974): los distintos grupos ocupan un espacio para lograr la satisfacción de sus necesidades, las cuales abarcan las más elementales para la reproducción de la vida (trabajo, abrigo, salud, alimentación, etc.), así como también se suman otras relacionadas con dimensiones cualitativas de la existencia humana (uso del tiempo, búsqueda del disfrute, despliegue de la potencialidad creativa y realización de obra en el hábitat, centralidad renovada, encuentros e intercambios). El derecho a la ciudad se realiza cuando se logra la apropiación del espacio, esto es, la ocupación para la satisfacción de las necesidades humanas en su sentido más amplio. Asimismo, puede entenderse como la imposición del valor de uso (conseguir bienes y servicios para la satisfacción de necesidades) sobre el valor de cambio (obtener mercancías). Al vincular las desigualdades con estas definiciones, decimos que mejorar la calidad de vida implica considerar dimensiones cualitativas de la existencia humana para la resolución de las necesidades sociales (Lefebvre 1969; 1972).

La apropiación implica también discutir una producción de espacio signada por un rol destacado de las ciudades para la reproducción del capital, en la fase del capitalismo financiero iniciada a fines de los setenta del siglo pasado se canaliza a través del espacio urbano los excedentes de la acumulación. A lo cual se suma un creciente proceso de mercantilización debido al incremento de la capacidad productiva, en este proceso nuevos bienes y servicios son transformados en mercancías, lo cual incide en una mayor mercantilización de la ciudad (Lefebvre, 1974; De Mattos, 2016).

En cuanto a los fenómenos considerados para observar los modos de habitar, la segregación alude a la distribución de grupos en el espacio urbano, a su concentración según áreas de la ciudad y también a los prestigios o estigmas de cada área y sus residentes (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003; Sabatini, 2006). Diversos mecanismos intervienen en su (re) producción: el funcionamiento de las rentas de suelo; la construcción de centralidades; las políticas habitacionales; la incidencia de distintos agentes en los procesos urbanos; las disputas entre grupos sociales por el poder y el prestigio asociado al hábitat (Lefebvre, 1969; Timms, 1976; Harvey 1977; Park, 1999; Bourdieu, 2002; Elías y Scotson, 2016). En las ciudades latinoamericanas se observan fuertes indicios de segregación socioeconómica (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003; Sabatini, 2006).

Por su parte, la movilidad urbana cotidiana se define como los desplazamientos diarios / frecuentes realizados por personas y grupos dentro de un área urbana (Casado Izquierdo, 2008). Los movimientos dentro de la ciudad muestran cómo se accede y utiliza el espacio urbano en su totalidad, y están condicionados por factores como: el estrato socioeconómico; las etapas del ciclo vital; el género; los recursos y habilidades para desplazarse; la oferta de bienes, servicios, actividades, de espacios para la movilidad y de transporte en las distintas áreas de la ciudad; la legislación y los dispositivos de la movilidad; así como los lugares permitidos para la circulación de distintos grupos (Herce Vallejo, 2009; Bachiller, 2009; Jirón, Lange Valdes y Bertrand Suazo, 2010; Jouffe y Lazo, 2010; Gutiérrez, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011; Segura, 2012; Zunino Shing, 2013; Calonge Reillo, 2014).

Definición de estratos socioeconómicos

Esta definición fue elaborada a partir de los hallazgos de esta investigación, ya que se observó que la modalidad de acceso al suelo y/o vivienda generaba importantes similitudes, y diferencias, en las posibilidades de ocupación de espacio de los distintos grupos sociales. Para tipificar modos de habitar según estratos socioeconómicos se tuvo en cuenta: la modalidad más relevante para la efectivización del acceso, el máximo nivel educativo alcanzado y la ocupación. En relación a la modalidad de acceso, las tres lógicas que producen la ciudad: estado, mercado y necesidad (Abramo, 2012), en lo concreto se dan de manera interrelacionada, por ejemplo, en los sectores medios una persona puede haber adquirido un lote en el mercado y haber construido su casa con un crédito del estado, por este motivo se consideró cuál había sido la modalidad que había permitido a la familia el acceso.

Entonces, dentro de los estratos medios se construyeron dos subgrupos. El primero conformado por quienes residen en lotes y loteos³ donde se compró y construyó la vivienda; aquí se incluyó también a quienes construyeron en un lote propio con créditos estatales; a quienes accedieron a través del mercado formal de alquileres y a quienes heredaron. En este primer subgrupo por lo general cuentan con estudios en el nivel superior y se desempeñan en empresas, son profesionales independientes, o bien trabajan en empleos públicos de mayor jerarquía. En el segundo subgrupo se ubica a quienes residen en lotes donde se construyó un barrio estatal. En este caso la mayoría cuenta igualmente con estudios en el nivel superior y ocupaciones relativamente bien posicionadas, comúnmente en el sector público o en pequeñas empresas.

En los sectores populares se incluyeron aquellos grupos que habitan en barrios estatales para poblaciones provenientes de villas y asentamientos, sumado a quienes habitan en barrios iniciados por tomas. Las contribuciones sobre sus modos de habitar han sido objeto de otras producciones (Navarrete, 2024).

Estrategia para la recolección de información

Para conocer los modos de habitar se realizaron entrevistas semiestructuradas a residentes en Chacras, Vistalba y El Bermejo. En dichas entrevistas, en relación con la segregación, se indagó en cómo los distintos grupos construían su localización en la ciudad: la modalidad de acceso al suelo o vivienda; la organización para lograrlo; las motivaciones para la elección del lugar; las ventajas e inconvenientes percibidos en cada lugar; las interacciones con otros grupos presentes en el lugar. En cuanto a la movilidad se indagó en los medios y motivos de desplazamiento; en los usos del entorno próximo y los desplazamientos a otras áreas para la realización de distintas actividades; costos; usos de tecnología; dificultades.

La selección de informantes se realizó a partir del distrito de residencia, la modalidad de acceso al suelo o vivienda (a través del mercado, de políticas habitacionales estatales o de procesos de ocupación), la edad y el género. En este artículo se presentan los resultados elaborados a partir de los 47 casos enmarcados como pertenecientes a los estratos medios según la definición presentada anteriormente. A través de un muestreo teórico, se buscó la representatividad hasta lograr la saturación teórica⁴. A lo largo del texto se proporcionarán algunas citas representativas de la información presentada.

Lo que se busca y lo que se encuentra al habitar la ciudad

En este apartado se presentan los principales hallazgos en relación con los modos de habitar de los estratos medios en Chacras, Vistalba y El Bermejo. Estos sectores logran efectivizar el acceso a suelo y/o vivienda en un tiempo menor en relación con los sectores populares. Asimismo, en menor tiempo logran introducir mejoras en el entorno, o bien, la consolidación de sus barrios (Navarrete, 2024). Por lo cual su inserción en la ciudad es mejor y sus posibilidades de permanencia en un lugar son mayores. Para estos sectores, las redes familiares y de amistades juegan un rol importante para la efectivización del acceso: proporcionan información (respecto a costos, ubicaciones, etc.) e influyen en las decisiones de localización (es relevante la distancia respecto a otros miembros de la familia). La importancia de las redes familiares para las decisiones de las clases medias ha

sido también señalada en otras investigaciones (Cosacov, 2014). En cambio, para los sectores medios en barrios estatales fueron más importantes las organizaciones colectivas al inicio del proceso.

JP: – Le salió la oportunidad a mi papá de una gente que habían loteado, habían fraccionado una finca (...) les pidieron a los primos que vendan, uno de los primos era amigo de mi viejo y así se compró (JP, CdC, 32, hombre, mercado)⁵

V: – Buscamos una opción cerca a donde yo había vivido toda mi vida (refiere a Chacras) y que fuera más económico... eso básicamente nos llevó a tomar la decisión, estaba cerca de las casas de mi familia, entonces con la poca plata que teníamos, encontrar un lugar que estuviera cercano al lugar donde yo había vivido siempre (V, Vis, 39, mujer, mercado).

(Respecto a la organización en barrios estatales) L:– La conformación de este barrio fue la demanda dispersa de Guaymallén (...) Nos autoconvocamos, nos ordenamos (...) después conformamos la entidad intermedia que fue la unión vecinal, conseguimos financiación, cada uno pagó su lote, después se hizo la donación solidaria del IPV, (refiere al Instituto Provincial de la Vivienda) y a través de la provincia y con el 90 % de recursos nacionales y el 10 % provincial se hizo la construcción de la vivienda donde hoy cada vecino paga la cuota de su casa directamente al IPV (...) Y después bueno obviamente ya anexamos todas las obras que vinieron después (L, EB, 47, hombre, estado).

En otras investigaciones sobre el acceso de las clases medias a la ciudad se ha analizado la importancia de la localización en la trayectoria residencial (Cosacov, 2014); diversos aspectos que influyen en las trayectorias residenciales: localización, tipo y tenencia de vivienda (Di Virgilio, 2014); las estrategias desplegadas para acceder a la vivienda (Suazo y Ruiz Tagle, 2021). En este trabajo se observó la organización en términos políticos, ya que para Lefebvre la apropiación implica organización colectiva para discutir la producción de espacio. En este marco podemos decir que las clases medias resuelven su acceso dentro de redes familiares y de opciones de mercado. Cuando decrece el poder adquisitivo es más relevante el apoyo en organizaciones colectivas, sin embargo, estas agrupaciones tienen pocas posibilidades de discutir aspectos centrales de la producción de ciudad, por ejemplo, la localización: en los barrios estatales para clases medias se privilegiaba la posibilidad de compra del terreno por sobre la localización. En esta ciudad se observa también como al avanzar la mercantilización de la ciudad se ponen en juego distintas adaptaciones (Suazo y Ruiz Tagle, 2021).

MP: – Tiene que ver con una cuestión económica porque, como te decía, antes eran terrenos baratos... viñas que fueron siendo levantadas... los

dueños fueron vendiendo porque era más negocio vender que cultivar... con el tiempo, fueron vendiéndose esos terrenos a entidades intermedias. cooperativas, uniones vecinales (MP, Vis, 54, mujer, estado).

Entre las motivaciones para elegir la localización se mencionaron la búsqueda de ciertos atributos: microclimas, amplitud de patios, verde, arboledas, conexión con la naturaleza, accesibilidad, cercanía a la familia y la posibilidad de vivenciar distintas relaciones sociales. Luego, aparecen también como importantes las etapas del ciclo familiar, fundamentalmente la llegada o partida de hijos. Finalmente se señalan las posibilidades de compra: en El Bermejo y Vistalba se resalta la accesibilidad en el costo, posteriormente se refieren como ventajas dichos atributos.

DL: – Lo atractivo que tenía Chacras era que también había un pequeño pueblito. Una cosa que nos sorprendió cuando ya estábamos viviendo ahí era que tenía la modista, el zapatero, estaba el supermercado del centro... había vida comercial de pueblito... la verdad que nos resultó muy atractivo y la gente todavía sigue siendo... la gente se conocía por el nombre (D, CdC, 58, hombre, mercado).

MO: – Esto si bien era una zona rural, pero tenía casitas y había mucho verde... más que todo eso, lo veía tranquilo para que mis hijos crecieran y pudieran andar por la calle sin problemas, la ventaja más grande la tuve cuando mis hijos eran chicos (MO, V, 55, mujer, mercado).

FL: – Lo que me gusta de vivir ahí es que es un espacio de calma, sigue teniendo un paisaje más rural, acá me siento fuera de la ciudad (...) también me gusta que en el verano hay gente tomando mate en las calles, o cuando llego a la tarde y están los chicos jugando al fútbol en el predio (...) es un cambio de aire... lo de los árboles es súper lindo, y hay algunos puntos que tienen vistas muy hermosas a la montaña (FL, EB, 24, mujer, estado).

R: – Yo llegué por el precio... Yo quería tener un terreno grande, la zona me gustaba, etcétera pero que fuera accesible (RA, EB, 42, hombre, mercado).

En relación con la mención de estos atributos interesa introducir algunas consideraciones. Para los sectores medios las cualidades mencionadas no se encuentran en la ciudad. En el discurso se contraponen el “progreso” y lo “moderno” –relacionados a una forma de urbanizar caracterizada por viviendas en serie, asfalto, tala de árboles, densidad habitacional, alto tránsito– con la “naturaleza” –los paisajes agrícolas previos presentes en estas áreas de extensión periférica–. Estas periferias se consideran opuestas o por fuera de la ciudad y en base a estas asociaciones se elaboran posturas negativas frente al avance de la urbanización.

Para la apropiación del espacio estas posturas contienen matices y contradicciones. Como mencionamos, apropiarse implica la satisfacción de las necesidades en sus dimensiones materiales y cualitativas. Avanzar en este sentido implica discutir la ideología antiurbana, esto refiere a nociones construidas sobre la ciudad donde se la caracteriza de manera negativa: un lugar contaminado, carente de naturaleza, peligrosa, ruidosa, populosa (Lefebvre, 1969). Esta ideología puede resultar segregacionista y alienante. Lo primero porque alienta prácticas segregacionistas: para distinguirse las clases altas promueven la huida de las ciudades para disminuir la interacción y el encuentro con otros.

Frente a esto Lefebvre plantea que es importante recuperar y construir otras visiones sobre la ciudad: visibilizarla como lugar de encuentros, de disfrute, de vivencias compartidas, donde también se expresa el resultado de una obra colectiva. La capacidad humana de obrar en el hábitat debe ser recuperada, anteponiendo el valor de uso (satisfacción de necesidades y deseos) sobre el valor de cambio (obtención de mercancías). Lo segundo, el carácter alienante de una visión negativa sobre la ciudad se produce porque la huida de éstas, “vivir afuera”, dificulta la discusión sobre la concentración de excedentes. Como se refirió, la canalización de excedentes a través de la producción de espacio urbano es central para la reproducción del capital, por lo tanto, la gestión colectiva sobre su producción posibilitaría incidir sobre la lógica de la acumulación. Así, esta ideología promovida por las clases altas, y luego adoptada por las clases medias para diferenciarse y distinguirse, finalmente obstruye las posibilidades de construir de manera diferente la ciudad.

Además, es contradictorio considerar la urbanización como progreso y la naturaleza su opuesto. Primero, lo considerado como naturaleza son los paisajes agrícolas sobre los cuales se extendió la ciudad, o sea, se convive con rastros de modos de producción del espacio anteriores. Segundo, al apropiarse sería factible construir la ciudad con otras relaciones con la vegetación, los animales y los elementos no-bióticos (agua, oxígeno, luz solar, temperatura) para lograr una vida urbana disfrutando estos atributos. Así, esta asociación entre la forma actual de urbanizar como progreso dificulta también discutir otras posibilidades de construir la ciudad, ya que para no oponerse al progreso no se conciben otras (Navarrete, 2023).

La referencia a estos atributos encierra algunas contradicciones más. En los discursos emerge una especie de añoranza o romanticismo sobre lo rural, sin embargo, se vive un modo de vida urbano y se busca consolidar la función suburbana en estas áreas de expansión periférica. Esta situación hace desaparecer las cualidades que se añoran, ya sea por la llegada de más personas en búsqueda de lo mismo, ya sea por los cambios de uso

en el espacio. Asimismo, lo rural puede ser agradable como paisaje, pero incomodan sus usos.

AC: – Con el crecimiento que ha tenido y la diversidad de gente que hay, ya ha dejado de ser un pueblo, ha pasado a ser una ciudad chica que nadie se respeta, que nadie tiene ningún código... además mucha gente se viene a vivir acá buscando calidad de vida y lo primero que hacen es cortar árboles, encerrarse, o sea, una contradicción (AC, CdC, 56, hombre, herencia).

O: – El mayor problema es esa, la urbanización y la cantidad de barrios privados que están haciendo... esos son los problemas que veo, porque rompe el entorno que uno busca (O, V, 37, hombre, mercado).

N: – Podríamos decir que todos podemos disfrutar de cierta tranquilidad, digamos... Te lo digo así, de cierta tranquilidad, porque ya, como te decía, está llegando el progreso y ya tenemos todo asfaltado (NE, EB, 65, hombre, mercado).

FA: – El tema del tambo llegó un momento que se hacía insostenible ¿En qué sentido? Era muy folklórico, porque era muy lindo ver las vacas... Pero ¿qué tuvimos que hacer? Él (refiere a su pareja) pidió que las trasladaran porque no se aguantaba ni el olor ni las moscas (FA, EB, 49, mujer, mercado).

El malestar relacionado con la urbanización se produce por exceso y por defecto. En Chacras y Vistalba se observa un proceso de valorización, ya que se han realizado inversiones privadas (desarrollos inmobiliarios) y estatales (mejora de espacios públicos de movilidad fundamentalmente), a lo cual se añade la radicación de sectores medios y medios altos. Aquí la disconformidad se produce porque este crecimiento impacta en los atributos buscados: la tranquilidad, el silencio, el paisaje, etc. En El Bermejo se observa una desvalorización del área: bajas inversiones de privados y del estado, sumado a la radicación de sectores populares.

En este lugar los problemas señalados se relacionan con la falta de obras para mejorar ciertos aspectos: el estado de las vías de circulación, la poca iluminación, la acumulación de basuras, el deficiente estado de los espacios públicos. Si bien se reclaman obras e intervenciones, luego estas pueden también producir malestar si generan crecimiento urbano y pérdida de atributos, emergen nuevamente las contradicciones que genera la forma actual de la urbanización. En el crecimiento periférico estas diferencias entre zonas de una misma ciudad incrementan la fragmentación al incidir de manera diferencial la localización de inversiones y la radicación de distintos grupos, estos sentires sobre el habitar cada lugar se vincula a esto.

En relación con las motivaciones, cabe mencionar algunas consideraciones respecto a la segregación. En los estudios urbanos es frecuente asociar el avance de las urbanizaciones cerradas de las últimas décadas con cambios en las pautas de consumo de las clases medias (Timms, 1976; Svampa, 2001; Sabatini, 2008; Roitman, 2017). Como mencionamos, se observan distintas estrategias para distinguirse y la búsqueda de un estilo de vida, no obstante, también existen disconformidades con otras implicancias producidas por esta forma de desarrollo urbano. Por lo tanto, es insuficiente considerar las motivaciones de las clases medias como factor explicativo de la segregación, ya que sus posturas son construidas dentro de un marco de opciones posibles.

La mención a estos atributos como motivación para la elección de la localización, o como ventaja de residir en estas áreas, expresan una adaptación y son funcionales a una propuesta hegemónica sobre la ciudad orientada a la valorización del espacio.

Otro aspecto en cuanto a la segregación son los vínculos establecidos con otros residentes en el lugar. Estas clases medias buscan distinguirse entre sí, así como también de otros de menor poder adquisitivo. En Chacras existe una disputa simbólica entre grupos de alto poder adquisitivo, donde buscan diferenciarse quienes llevan más tiempo residiendo en el lugar de quienes han llegado durante los años de crecimiento (Navarrete, 2023). Estas diferenciaciones se basan también en las relaciones establecidas con el lugar y con el resto de los residentes; así como con las prácticas, los usos y costumbres (Bourdieu, 2002; Elías y Scotson, 2016).

Además, las clases medias de todas las áreas buscan distanciarse de quienes residen en barrios populares, en general mediante la elaboración de discursos estigmatizantes y la construcción de muros. Similar a lo señalado por otras investigaciones (Cosacov, 2017) los discursos sobre estos sectores se relacionan con la suciedad de los lugares; con hechos delictivos presuntamente perpetrados por habitantes de esos barrios; con las distintas costumbres y prácticas en el uso de espacios. Por su parte, los muros se construyen para evitar la circulación de personas por determinados lugares y para controlar los ingresos-egresos a los barrios, se produce entonces un avance de la privatización: o bien se opta por vivir en barrios privados, o se procede al cierre de barrios antiguamente abiertos.

AC: – Esta la gente que viven en los barrios privados, los que vivimos en lugares que no son privados, también hay una villa, que es el Valle Encantado, la mayoría de la población es peruana y son los que prestan los servicios en gran parte de Chacras, empleadas domésticas, jardineros... es una buena convivencia, pero cualquier robo, cualquier cosa, le echan la culpa a la gente de la villa, debe haber un par de ladrones, pero la mayoría

son los que trabajan y prestan servicios acá en la zona. (AC, CdC, 56, hombre, herencia).

Y: – Esto era abierto, Chacras de Farrell (refiere a un barrio privado) cerró esa parte, ese paredón lo hicieron cuando nosotros empezamos a vivir ¡Como que nos veíamos frente a frente empezaron a hacer el paredón! (Y, CdC, 40 mujer, toma).

MA: – Cuando yo vengo en el micro, vamos llegando acá al barrio y escucho que otra gente dice ¡Uhh mira la mugre... Mira estos negros ... Mira la negrada acá! (MA, EB, 44, mujer, toma).

En menor medida se observan algunas posturas ambivalentes hacia los sectores populares que expresan preocupación por sus condiciones de vida.

E: – Lo más significativo en Bermejo ha sido el asentamiento que se generó sobre calle Félix Suárez, pero lo bueno es que respondieron, porque ya, por lo menos, les marcaron las calles... no sé en qué situación de proyecto de urbanización está (...) en mi caso no tiene una incidencia ni directa, ni indirecta, ni visual... porque yo estoy para el otro lado... de pronto llegó gente y se asentó... es un asentamiento para quedarse y a mí no me preocupa... si las autoridades tienen que ocuparse (ED, EB, 58, hombre, mercado).

A lo anterior se suma el temor de padecer situaciones delictivas, las cuales efectivamente se han vivido en muchos casos. Estos hechos marcan fuertemente las vivencias en la ciudad, motivan decisiones como mudanzas, dejar de circular por ciertos lugares y afectan además las interacciones entre grupos diversos. En este contexto prima en las clases medias la organización en torno a cierres y seguridad, reforzando la privatización.

RA: – Hoy no puedo pasarse por alto el tema de la inseguridad... hay episodios de robo, de persecución, de tiros de lejos, cosas así, piedrazos, robos a personas caminando, eso sí hay. Yo tengo amigos y gente conocida que ha estado ahí caminando, vienen y le sacan el celular y qué sé yo (Hace una pausa) No es grave y yo no le doy los niveles de gravedad y de respuesta con violencia que le dan mis vecinos (RA, EB, 42, hombre, mercado).

En cuanto a la movilidad, debido al acceso a vías rápidas, a medios de desplazamiento particulares y a medios de transporte públicos, estas clases medias se desplazan en el entorno próximo y a escala metropolitana con pocas dificultades.

Sin embargo, en este punto interesa introducir algunas consideraciones. A medida que disminuye el poder adquisitivo de las familias los des-

plazamientos se complejizan y emergen distintas estrategias. Por ejemplo, las familias en Vistalba y El Bermejo poseen por lo general un auto para el grupo familiar, a raíz de lo cual se organizan internamente para disponer quienes usaran el auto y quienes el colectivo. En estas familias surgen también disconformidades respecto al tiempo que representan los desplazamientos, ya sea por las distancias a recorrer, o por el uso del colectivo.

MB: – Entonces viajamos bastante y se hace pesado eso, tenemos como una gran parte de nuestro sueldo destinada a combustible porque vamos y venimos un montón y, además, un montón de tiempo (MB, V, 32, mujer, herencia).

M: Él (se refiere a su pareja) para ir al centro se maneja en colectivo ida y vuelta. Y ella (su hija) también. Yo me quedo con el auto, yo soy la que lo lleva a (su otro hijo) a la escuela, y de ahí yo me movilizo a mis trabajos que me quedan por acá y de paso hago las compras, todo eso (M, V, s/d, mujer, estado).

VR: – Me levanto a las 6 de la mañana, me voy al trabajo, me tomo dos colectivos para ir, o camino un montón de cuadras y de ahí me movilizo a otros lugares. Para volver también me tomo dos colectivos... en el día me tomo 6 colectivos... ¡Es muy desgastante! En horas, en tiempo y aparte en las condiciones del viaje, la espera y todo, eso sería para mí, como el punto traumático (VR, EB, 52, mujer, mercado).

Además, la oferta disponible en el entorno próximo y los grupos sociales que los frecuentan influyen en los desplazamientos. En Chacras los sectores medios de mayor poder adquisitivo hacen mayor uso del entorno próximo fundamentalmente para comprar; para realizar actividades de ocio y recreación; para asistir a los centros privados de educación y salud. En El Bermejo los sectores medios son los que más se desplazan para la realización de todas las actividades, mientras los sectores populares hacen mayor uso de lo disponible en el entorno próximo. Por esto, los viajes cotidianos pueden funcionar también como una estrategia para diferenciarse de otros grupos sociales. En Vistalba hay una baja oferta en el entorno próximo, por lo cual estas clases medias realizan desplazamientos para la mayoría de las actividades, pero se restringen los desplazamientos por ocio y recreación para no volver a recorrer distancias extensas.

Por último, en la literatura sobre movilidad es frecuente asociar que las clases medias al poder desplazarse a escala metropolitana con menos dificultades cuentan con mayores posibilidades de apropiarse del espacio urbano (Blanco et. al, 2014). Si bien sus condiciones de movilidad son mejores en comparación a las de los sectores populares (Navarrete, 2024), en relación con el concepto de apropiación utilizado aquí, estos

desplazamientos posibilitan más bien adaptarse a un desarrollo urbano excluyente, ya que facilitan la accesibilidad en un contexto donde el incremento de los valores del suelo ha contribuido a la extensión periférica.

Conclusiones

En esta indagación de los modos de habitar a través de la segregación y la movilidad se observa que estas clases medias tienen sus necesidades materiales resueltas y que pueden adaptarse para vivir cómodamente el espacio urbano. Sin embargo, están atravesados por contradicciones, malestares e insatisfacciones, las cuales en general se relacionan con decisiones residenciales condicionadas por el mercado; con la posibilidad de vivir distintos atributos; con la participación en las decisiones respecto a los cambios en los lugares que habitan; o con el hecho de contar con mayor disponibilidad sobre el uso del tiempo. Por lo tanto, no se observa una apropiación en sentido pleno. Además, cuando disminuye el poder adquisitivo aparecen distintas dificultades, para las clases medias radicadas en Vistalba por el peso que representa la movilidad cotidiana, en tanto para las clases medias asentadas en El Bermejo por el costo que implicó la obtención de suelo y vivienda. Así, se adaptan a un modelo del cual en parte se benefician, pero que no controlan ni cuestionan profundamente.

En el avance urbano durante el periodo de tiempo analizado prevalecen dinámicas que alientan la fragmentación: el crecimiento en extensión de una periferia con significativas diferencias entre zonas de una misma ciudad en cuanto a provisión de infraestructuras, actividades, bienes y servicios; a lo cual se suma el incremento de la segregación socioespacial y la intensificación de la movilidad automovilística intensiva. Estos aspectos contribuyen a los distanciamientos entre grupos de distinta pertenencia socioeconómica. Esta forma de producción de ciudad conforma un núcleo fundamental para abordar las desigualdades en la actualidad.

El rol de las clases medias en estos procesos es un tema a profundizar. Al considerar las motivaciones de las clases medias como factor explicativo de la segregación, puede asumirse que en algunos estudios se asume que sus pautas de consumo han modelado, sobre todo en las últimas décadas, lógicas excluyentes de organización del espacio urbano al ritmo del incremento de la segregación socioespacial. Si bien la segregación se ha agudizado, luego de esta aproximación a sus modos de habitar, decimos que estos grupos más bien se adaptan a las lógicas mercantilistas predominantes en el desarrollo urbano actual, donde pueden resolver algunas necesidades a través del mercado, pero no resuelven otras y por esto están también atravesados por contradicciones, malestares y disconformidades.

Para estos grupos mejorar su calidad de vida implica incorporar aspectos relacionados con dimensiones cualitativas de la existencia humana, fundamentales para avanzar hacia la apropiación del espacio. En el abordaje de las desigualdades esto es también relevante, debido a que por lo general se apunta a la resolución de las necesidades elementales para sostener la reproducción de la vida, considerando sus dimensiones materiales y mediante la cuantificación de las mismas. Si bien la resolución de las necesidades fundamentales es indispensable, en términos de la perspectiva de la producción del espacio y el derecho a la ciudad, mejorar la calidad de vida implica también incorporar otras, más bien cualitativas. Atender estos aspectos puede también contribuir para abordar las necesidades de aquellos grupos que aún no tienen sus necesidades básicas resueltas y ampliar la perspectiva sobre su resolución.

Asimismo, en este conjunto de contradicciones, malestares e insatisfacciones radica un potencial para discutir las dinámicas de desarrollo urbano actual. Avanzar en este sentido implica abordar ciertas limitaciones. En principio, elaborar un horizonte en el cual sea posible construir y habitar de otra manera la ciudad, la dinámica actual del desarrollo urbano se considera homogénea y se percibe como inevitable, así, avanza una sola manera de hacer ciudad.

Es importante también recuperar la ciudad como lugar de encuentros. Uno de los aspectos más complejos para avanzar hacia la apropiación son las interacciones entre grupos, se observa que prevalece el despliegue de distintos mecanismos para marcar las diferencias socioeconómicas, sin embargo, entre los atributos deseables se encuentra también la posibilidad de vivenciar distintas relaciones comunitarias.

En la actualidad los encuentros y la sociabilidad se hacen más factibles dentro de barrios privados, pero el avance de la privatización atenta contra relaciones más amplias y diversas. Además, el acrecentamiento de los distanciamientos dificulta discutir la producción de espacio. En esta fase histórica del capitalismo, debido a la capacidad del espacio para absorber los excedentes de la acumulación, la contradicción principal se desplaza desde la industria a la producción de espacio, a esto se suma, la magnitud de los proyectos impulsados, todo lo cual vuelve central la construcción de alianzas entre distintos sectores para disputar esta producción y buscar la reapropiación para la satisfacción de necesidades.

Entonces, las tensiones que atraviesan estas clases medias en relación con las características actuales de la urbanización pueden constituir un punto de partida para la búsqueda del encuentro y posibles uniones con otros sectores, aún más afectados por el proceso urbano actual, quienes pueden requerir de la construcción de espacios colectivos para mejoras más básicas de sus condiciones de vida. Avanzar en este sentido impli-

caría también construir organizaciones capaces de discutir más allá de la obtención de la vivienda en el marco de opciones de mercado, así como de los cierres y la seguridad.

Finalmente, esta profundización en las dinámicas de esta ciudad y sus habitantes puede contribuir a comprender la continuidad de procesos urbanos excluyentes durante el período de tiempo analizado, así como a la búsqueda de alternativas de desarrollo urbano más equitativas y participativas.

Referencias bibliográficas

- Abramo, P. (2012) La ciudad Com-fusa. *EURE*, 38, (114), 35-69. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>
- Arriagada Luco, C. y Rodríguez Vignoli, J. (2003). Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política. (Serie Población y Desarrollo 47). Santiago de Chile: CELADE.
- Avellaneda García, P. y Lazo Corvalán, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Transporte y Territorio*, (4), 47-58. Recuperado el 25 de marzo de 2012 de www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf
- Bachiller, S. (2009). Significados del espacio público y exclusión de las personas sin hogar como un proceso de movilidad forzada. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* (128), 125-137. DOI: <https://doi.org/10.5477/cis/reis.128.125>
- Blanco, J; Bosoer, L y Apaolaza, R. (2014b). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVIII (493).
- Bourdieu, P. (2002). Efectos de lugar. En Pierre Bourdieu (comp.) *La miseria del mundo*. México: FCE, pp. 119-124.
- Calonge Reillo, F. (2014). Movilidades capitalistas e identidades subalternas. *Te mueves porque te mueven. Sociológica*, 29 (83), 129-164.
- Casado Izquierdo, J. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, XII (273).
- Cosacov, N. (2014). Trayectorias residenciales y decisiones de localización residencial de hogares de clase media residentes en el barrio porteño de Caballito. *Argumentos*, 16, 41 - 70.
- Cosacov, N. (2017). Construyendo un barrio de clase media. En: Boy, M. y Perelman M. (Eds.). *Fronteras en la ciudad. (re)producción de desigualdades y conflictos urbanos*. Teseo: Buenos Aires.
- DEIE (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas Mendoza) (2017a). *Dinámica de la población de Mendoza, Años 1970, 1980, 1991, 2001, 2010*.
- DEIE (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas Mendoza) (2017b). *Distribución espacial de la población y urbanización Mendoza. Censo Nacional de Población Años 1970, 1980, 1991, 2001, 2010*.
- DEIE (Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas Mendoza) (2017c). *Población, Hogares y Vivienda según distritos. Guaymallén y Luján de Cuyo. Año 2010*.
- De Mattos, C. (2016). Financierización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Sociologías*, 18, (42), 24-52. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/15174522-018004202>

- Di Virgilio, M.M. (2014). Diferencias sociales en los procesos de movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Quivera* 16 (1). 11-37. DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/huellas-2021-2526>
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* (14). <https://doi.org/10.1344/sn2010.14.1736>
- Gray de Cerdán, N. (2005). *Repensando el Gran Mendoza. Estrategias para el desarrollo urbano*. Mendoza, EDIUNC.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social* (pp. 169-185). México: Siglo XXI Editores.
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Jirón, P.; Lange Valdes, C. y Bertrand Suazo M.Y. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *INVI*, 25 (68), 15-57.
- Jouffe, Y. y Lazo Corvalán, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE*, 36, (108), 29-47.
- Elías, N. y Scotson, J. (2016) [1965]. *Establecidos y marginados. Una investigación sociológica sobre problemas comunitarios* (Trad. Víctor Altamirano). México: FCE.
- Katzman, R. (2021) *Vulnerabilidad social. Su persistencia en las ciudades de América Latina*. Ril Editores.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción social del espacio*. Capitán Swing.
- Lentini, M.; Palero, D., Montaña, E.; de Rosas, F. (2008). *Política Habitacional en Argentina al comienzo del nuevo siglo: perspectivas emergentes y desafíos frente a la urbanización de la pobreza*. [Informe Final de Proyecto]. Secretaría de Ciencia, Técnica y Posgrado y la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNCuyo.
- Navarrete, M.J. (2024). Las condiciones de vida de los sectores populares en el Área Metropolitana de Mendoza. *PENSUM*, 10 (12), 37-52. <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v10.n12.41401>
- Navarrete, M. J. (2023). Dimensiones de la segregación socioespacial y la movilidad cotidiana en conflictos relacionados con el patrimonio: aportes desde Chacras de Coria, Mendoza. *QUID* 16. *Revista del Área de Estudios Urbanos* (19), 1-23.
- Park, R.E. (1999) [1915]. *La ciudad y otros ensayos de ecología de ecología urbana*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Portes, A. y Roberts, B. (2005). Introducción. En: Portes, A. y Roberts, B. y Grimson, A (Ed.) *Ciudad Latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Prometeo.
- Prévôt Schapira, M.F. (2001) *Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades*. México. *Perfiles latinoamericanos FLACSO* (19), 33-56.
- Roitman, S. (2017). Splintering (sub)urbanism and social differences: Gated communities as the driver for suburban change in Chacras de Coria (Mendoza, Argentina). *Revista INVI*, 32(90), 159-182. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582017000200159>
- Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Documentos del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, BID, Serie Azul N°35, pp. 1-49
- Sabatini, F. y Brain, I. (2008). *La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves*. *EURE* 34 (103), 5-26. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300001>
- Segura, R. (2012). *Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial*

socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de la Plata. *Quid* 16, (2), 106-132.

Segura, R. (2017). Desacoples entre desigualdades sociales, distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. Reflexiones a partir de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *CS*, 21, 15-39.

Suazo, V. y Ruiz Tagle, J. (2021) Acceso a la vivienda de la clase media en un mercado restrictivo: estrategias residenciales adaptativas en el centro y pericentro de Santiago de Chile. Vol. 28 (2), pp. 252-281 DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/pys-2021-280212>

Svampa, M. (2001). Los que ganaron. La vida en los countrys y barrios privados. Buenos Aires, Biblos.

Thwaites Rey, M. (2010). Después de la globalización neoliberal ¿Qué Estado en América Latina? Cuadernos del Pensamiento Crítico Latinoamericano, (32), pp. 20-43.

Timms, D. (1976). El mosaico urbano. Hacia una teoría de la diferenciación residencial. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Ziccardi, A. (2009) Las ciudades y la cuestión social. OLACCHI.

Zunino Singh, D. (2013). El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944) La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas. *Transporte y Territorio*, (9), 173-200.

actualidad residen más de un millón de habitantes.

- 3 Este tipo de lotes/loteos han sido fincas o extensiones de varios metros cuadrados, cuyo propietario ha subdividido y vendido en lotes de 500, 1000 o más metros cuadrados.
- 4 La mayor cantidad de entrevistas se realizaron a mediados del 2019, luego se realizaron cotejos del análisis en el 2021 con una ronda de entrevistas a informantes claves.
- 5 Para designar a cada persona entrevistada se utiliza una nomenclatura con una inicial del nombre, el distrito de residencia, edad, genero y principal modalidad para el acceso.

Notas

- 1 Doctora en Ciencias Sociales y Licenciada en Sociología por la Universidad Nacional de Cuyo. Diplomada en Políticas Sociales, Pobreza y Territorio por la Universidad Alberto Hurtado de Chile. A lo largo de su trayectoria ha investigado temáticas relacionadas con las problemáticas de la desigualdad en el hábitat urbano y las políticas urbanas.
- 2 El AMM es la cuarta ciudad en importancia de la República Argentina y en la