



Ciencias Sociales
Universidad de la República
URUGUAY

Universidad de la República
Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Sociología
Licenciatura en Sociología
Monografía final de grado

Entre la ciudad dual y la ciudad fragmentada
Experiencia e imaginarios urbanos en Montevideo
Un estudio en los barrios Punta Carretas y Flor de Maroñas

Ana Paula García Erramuspe

Tutor: Sebastián Aguiar Antía

Setiembre, 2021

Agradecimientos

A las vecinas y vecinos de Flor de Maroñas y Punta Carretas. Especialmente a Jesús Silva por abrirme las puertas de su barrio con orgullo y alegría.

A Sebastián, mi tutor, por invitarme siempre a pensar más allá.

A mis viejxs, por hacer todo esto posible.

A mi familia y a mis amigas, por ser la trama que me sostiene.

A Manu, por la inmensa compañía y por leer tantas veces este trabajo.

A esta facultad por ser mi segunda casa durante todos estos años.

Al Centro de Estudiantes de Ciencias Sociales por transformarme para siempre.

Y a la ciudad de Montevideo, por inquietarme desde que tengo memoria.

Resumen

La presente investigación indaga en la experiencia urbana de habitantes de dos barrios de Montevideo. Punta Carretas y Flor de Maroñas configuran posiciones sociales y urbanas disímiles desde las cuales vivir la ciudad, por lo que habilitan experiencias urbanas distintas y desiguales para sus habitantes. Mediante análisis cuantitativo, grupos de discusión y cartografías urbanas, analizamos las diferencias en relación a la experiencia barrial, la experiencia de movilidad, los recorridos y los mapas cognitivos entre las habitantes de ambos barrios. En este sentido, el trabajo explora los imaginarios urbanos que se construyen a partir de estas experiencias diferenciales, de modo de comprender los efectos a nivel subjetivo de las divisiones en la ciudad. En una ciudad que es caracterizada desde las perspectivas poblacionales como una “ciudad fragmentada”, ¿cómo viven sus habitantes las escisiones en la trama urbana? ¿De forma fragmentada o, a pesar de todo, dual?

Conceptos clave: Experiencia urbana | Imaginarios urbanos | División social del espacio urbano
| Ciudad dual | Ciudad fragmentada | Barrios

Índice

1. Problema de investigación	2
2. Apertura conceptual	5
2.1. División social del espacio urbano	5
2.1.1. Ciudad dual y ciudad fragmentada	6
2.2. Experiencia urbana	8
2.2.1. La experiencia como forma de indagar en los intersticios	8
2.2.2. Experiencias urbanas	9
2.2.3. Posiciones	11
2.2.4. Movimientos	13
2.3. Representaciones sobre lo urbano: los imaginarios como clave interpretativa	14
3. Objetivos de investigación	17
3.1. Objetivo general	17
3.2. Objetivos específicos	17
4. Antecedentes	17
4.1. Experiencias urbanas	18
4.1.1. Experiencias e imaginarios urbanos según posiciones en la ciudad	18
4.1.2. La movilidad urbana cotidiana como instancia de experiencias desiguales	19
4.1.3. Recorridos urbanos y mapas cognitivos	20
4.2. Montevideo	21
4.2.1. Configuración urbana de Montevideo	21
4.2.2. Habitar y representar Montevideo	22
4.2.3. Investigar en contextos barriales: Punta Carretas y Flor de Maroñas	24
5. Estrategia de investigación	26
5.1. Enfoque metodológico	26
5.2. Diseño de investigación	27
5.2.1. Muestreo y selección de casos	28
5.3. Sobre las técnicas de investigación y su aplicación	28
5.3.1. Análisis de datos cuantitativos	29
5.3.2. Observación	29
5.3.3. Grupos de discusión	29
5.3.4. Cartografías urbanas	31
6. Análisis	31
6.1. Experiencias urbanas situadas: vivir la ciudad desde un barrio	32
6.1.1. Caracterización poblacional de las posiciones	32
6.1.2. Experiencia urbana inmediata: habitar el barrio	37
6.2. Movilidad y recorridos desde posiciones desiguales	44
6.2.1. Experiencias de movilidad: desplazarse como opción o como necesidad	44
6.2.2. Recorridos urbanos: mapas cognitivos de ciudades desencontradas	49
6.3. Imaginarios urbanos desde experiencias desiguales	55

6.3.1. Imágenes de la ciudad a partir de la experiencia: Montevideo disfrutable y Montevideo hostil	55
6.3.2. Fronteras, distancias y diferencias urbanas: 'nosotros' y 'los otros'	57
7. Conclusiones	65
7.1. Experiencias urbanas distintas y desiguales: vivir la ciudad desde posiciones diferenciales	65
7.2. Entre la ciudad dual y la ciudad fragmentada	68
Anexo - Flor de Maroñas y Punta Carretas	71
Anexo - Montevideo	72
Evolución histórica de la trama urbana	72
Ejemplos de regionalización de la ciudad	76
Anexo - Diseño de investigación	78
Anexo - Trabajo de campo	79
Abordaje de la población	79
Sobre los grupos y entrevistas	79
Anexo - Descripción cuantitativa de los barrios	88
Anexo - Análisis cualitativo	108
Experiencias barriales	108
Recorridos urbanos y mapas cognitivos	109
Imaginarios urbanos	115
Bibliografía	116

1. Problema de investigación

Las sociedades capitalistas contemporáneas están profundamente urbanizadas; de hecho, actualmente el 55% de la población mundial vive en ciudades (ONU, 2018). En América Latina, las formas de segmentación espacial y diferenciación social en las ciudades son múltiples y diversas, sobre todo después de los procesos de urbanización capitalista neoliberal (Rodríguez, 2019). Son muchos los estudios que reflexionan en torno al impacto que han tenido en las tramas urbanas latinoamericanas los acelerados procesos de globalización, la precarización y flexibilización del empleo y el empobrecimiento de sectores medios y populares de las últimas tres décadas. En este marco, el área donde viven las personas se ha revelado como un indicador fundamental a la hora de analizar la fragmentación y las desigualdades en las urbes de nuestro continente (Carman et al., 2013). La desigual distribución de la localización de distintos grupos sociales y los efectos negativos de las diferencias en el acceso a bienes, servicios y oportunidades, ponen de manifiesto que la ciudad expresa, reproduce y estructura las desigualdades sociales.

Ahora bien, la literatura coincide en la ruptura de los patrones tradicionales de la segregación residencial en América Latina y en que para este siglo se ha consolidado en las grandes ciudades del continente otro patrón de diferenciación social-urbana (Sabatini, 1999, 2003, 2006). Esta nueva configuración espacial exacerba la demarcación entre sectores sociales, con el fraccionamiento de los sectores populares en el territorio, el surgimiento de comunidades enrejadas, la aparición de subcentros que aglutinan servicios y el debilitamiento de los espacios públicos de socialización (Filgueira y Errandonea, 2014; Serna y González, 2017). Esta configuración da cuenta de una estructura urbana “fragmentada”, cuya característica fundamental es la existencia de barrios cerrados e “islas” residenciales, de consumo y producción (Aguar, 2016), “corredores de élites” o barrios ricos, rodeados de barrios pobres (Filgueira y Errandonea, 2014). Esta estructura urbana confirma, contrariamente a la hipótesis de *dualización* de las ciudades globales (Castells, 1995), que en las ciudades latinoamericanas el aumento de la desigualdad entre los dos polos de la población urbana presenta una tendencia a la fragmentación (Veiga y Rivoir, 2009). Esto implica “una disgregación más profunda y multifacética” de las ciudades (Martínez, 2004: 1), que presentan estructuras sociales diversificadas, con una configuración urbana más próxima al modelo posmoderno de *ciudad fragmentada* (Marcuse, 1989).

Muchas veces Uruguay es caracterizado como una excepción en el contexto latinoamericano, puesto que se lo distingue por sus niveles más amplios de desarrollo humano y sus niveles de desigualdad relativamente bajos en comparación con la región

(Veiga y Rivoir, 2001, 2009; Serna y González, 2017). Sin embargo, a partir de los años noventa, Uruguay experimentó procesos de reestructuración y recesión económica (Veiga y Rivoir, 2009), que derivaron en “nuevas formas de diferenciación y vulnerabilidad social, resultantes en crecientes desigualdades sociales, que refuerzan la fragmentación económica y sociocultural” (:106).

Montevideo es una ciudad de porte medio que, siendo la capital de un país con una lógica eminentemente centralista, concentra a casi la mitad de la población uruguaya¹ y el 50,2% del PBI nacional (OPP, 2016). En este marco, Montevideo ha sido el escenario central de procesos económicos, sociales, culturales y políticos nacionales, así como la conexión fundamental de Uruguay con el mundo. Si bien en Montevideo aún no terminan de consolidarse los patrones y transiciones que han experimentado las grandes ciudades de la región (Filgueira y Errandonea, 2014), ya a comienzos de siglo parte de la literatura proponía categorizarla como una “ciudad fragmentada” (Kaztman et al., 2004; Veiga y Rivoir, 2001). Dada la heterogeneidad de situaciones socioeconómicas que existen en el espacio urbano y su distribución, proponen pensar Montevideo “en términos de la diferenciación y localización en la ciudad de distintos estratos sociales, más allá de la manejada dualización entre pobres y ricos” (2001: 10).

Las investigaciones precedentes que proponen esta conceptualización de la ciudad se basan en la perspectiva más usual en los estudios urbanos, especialmente en los nacionales, que para el análisis de la fragmentación urbana interpretan patrones de segregación residencial y de distribución de estratos sociales en el territorio, a partir de variables cuantitativas e indicadores socioeconómicos. Por otro lado, en el presente estudio buscamos indagar en estas lógicas de dualidad o fragmentación de la ciudad a partir de la experiencia urbana de los sujetos. El objetivo es explorar cómo se fracciona la ciudad desde el habitar urbano y las imágenes que a partir del mismo se construyen, de modo de entender cómo se viven las fronteras, distancias y diferencias urbanas en la experiencia de los sujetos en la ciudad. Si bien este abordaje no pretende en ninguna medida desconocer los grandes procesos que organizan la vida urbana, o las condicionantes estructurales de la misma, proponemos desplazar el foco de la “ciudad construida” a la “ciudad *vivida*”: la ciudad que experimentan los distintos actores sociales. Este enfoque, como plantea Segura (2015), siguiendo a Magnani (2002), implica distanciarse de la mirada de la ciudad “de lejos y de afuera” para pasar a una mirada “de cerca y de adentro”. De este modo, creemos que es posible ampliar,

¹ Según datos del censo realizado en 2011, Montevideo concentra el 40,1% de la población del país; y al tomar en cuenta el conjunto del área metropolitana, esta concentra el 57% de la población (Serna y González, 2017).

profundizar y complejizar la comprensión de las formas en que se fracciona la ciudad, poniendo en el centro el modo en que estas escisiones son vividas por sus habitantes.

Dado el alcance de esta investigación, para indagar en la experiencia urbana proponemos un contraste entre dos barrios de Montevideo: Punta Carretas y Flor de Maroñas². Ambos barrios pertenecen a zonas de la ciudad diferenciadas socialmente, por lo cual sus habitantes ocupan posiciones urbanas y sociales disímiles. Partiendo de la idea de que las experiencias son situadas y que la localización de los sujetos en la ciudad condiciona su experiencia (Di Virgilio y Perelman, 2014), este contraste permite evidenciar la existencia de experiencias urbanas distintas y desiguales en Montevideo. Asimismo, en este sentido, entendemos a Punta Carretas y Flor de Maroñas como representantes de determinadas posiciones en la ciudad que los exceden en tanto casos concretos³.

Más allá de partir de un recorte territorial, en tanto la posición social y urbana de los sujetos condiciona su experiencia, entendemos que esta también es producida por los movimientos de los sujetos en la ciudad. En este sentido, la experiencia vinculada a la movilidad urbana cotidiana y a los recorridos habituales reviste una importancia sustantiva y es ineludible para el análisis de experiencias urbanas desiguales (Jirón, 2010; Zunino, 2018), sobre todo en ciudades donde los bienes, servicios y oportunidades están desigualmente distribuidos en el espacio urbano (Hernández, 2017).

En este marco, la propuesta, posterior al análisis de las experiencias urbanas, es indagar en qué imaginarios urbanos se gestan a partir de dichas experiencias. En este sentido, partimos de la hipótesis de que experiencias desiguales delinearían diferentes mapas cognitivos para las habitantes de cada barrio, que redundan en representaciones e imágenes diferenciales de la ciudad. De este modo, el trabajo busca comprender qué ciudad viven los sujetos de cada barrio y cómo la significan, haciendo especial hincapié, como mencionamos antes, en la forma en que se fracciona la ciudad para ellos a partir de sus vivencias. La intención es conocer qué fronteras, distancias y diferencias urbanas identifican las habitantes desde su experiencia, de modo de indagar en la forma en que dualidad o fragmentación se manifiestan a nivel simbólico y subjetivo. Más allá de los patrones estructurales de segregación, la ciudad que viven los sujetos, ¿es dual?, ¿es fragmentada?

² En el Anexo (p. 71) puede encontrarse la ubicación de los barrios en Montevideo y sus límites.

³ Si bien, aparentemente, el recorte es dual, más adelante en el trabajo se evidencia que esta dupla de barrios contiene en sí misma a una pluralidad de experiencias, y da espacio a la idea de fragmentación. Pese a ello, el recorte elegido no representa en ninguna medida, ni pretende hacerlo, la totalidad de las experiencias urbanas que habilita Montevideo. De todos modos, representan modos analíticamente relevantes de vivir la ciudad y, sobre todo, dan cuenta de las distancias y diferencias que pueden existir entre experiencias de una misma urbe. Como plantea Segura (2015: 24): “la ‘suma de las partes’ de este trabajo no componen la totalidad, no restituyen (en gran medida porque es imposible hacerlo) ‘la ciudad’, sino que buscan dar luz a ciertos problemas de la experiencia urbana contemporánea”.

Por último, vale señalar que ante la insistencia de la disciplina en escindir las condiciones estructurales de las construcciones subjetivas y la perspectiva de la población de la del habitante, la propuesta de indagar en la experiencia busca configurar un ensayo de una perspectiva integradora. De cierto modo, la experiencia como espacio de indagación sociológica nos permite situarnos en un intersticio entre la mirada estructural y la subjetiva, donde las condiciones de existencia se integran a la perspectiva de los actores y a sus vivencias cotidianas. En este sentido, intentamos navegar la escisión, no sin dificultades, buscando ocupar el vacío intermedio, con la presunción —o el temor— de que enfrentarnos a la fragmentación de las ciudades mediante perspectivas de indagación segmentadas pueda inhibir la comprensión global de estas divisiones y, sobre todo, su transformación.

El trabajo se estructura en siete capítulos y seis anexos. A esta presentación del problema de investigación le sigue la apertura conceptual, donde exponemos las claves conceptuales que sostienen la investigación, que se organizan en tres dimensiones: la división social del espacio urbano, la experiencia urbana y los imaginarios urbanos. Posteriormente, se presentan los objetivos de investigación. A continuación, se desarrollan los principales antecedentes bibliográficos del trabajo, ordenados en dos ejes: un eje temático de investigaciones vinculadas a la experiencia urbana y un eje contextual de investigaciones sobre Montevideo. Seguidamente, se explicita la estrategia de investigación, donde se detallan el enfoque metodológico, el diseño de investigación y las técnicas aplicadas. Luego, tiene lugar el análisis, que se estructura en tres ejes: las experiencias urbanas barriales; la movilidad y los recorridos; y los imaginarios urbanos. Posteriormente, se exponen las principales conclusiones de la investigación. Por último, pueden encontrarse una serie de anexos que profundizan en distintas aristas del trabajo: un anexo sobre la ubicación de Punta Carretas y Flor de Maroñas y sus límites, un anexo a los antecedentes que ahonda en la evolución histórica y la configuración urbana de Montevideo, un anexo sobre el diseño de investigación, un anexo sobre los detalles del trabajo de campo y la aplicación de las técnicas y, al final, dos anexos al análisis: uno que contiene una descripción poblacional exhaustiva de los barrios estudiados y otro que presenta las síntesis gráficas del análisis cualitativo.

2. Apertura conceptual

2.1. División social del espacio urbano

Las ciencias sociales tienen un vasto y plural acumulado de investigación y reflexión sobre la segregación, la desigualdad y la diferenciación social en las ciudades latinoamericanas⁴. Estos

⁴ Existen compilaciones sobre el tema como Portes et al., 2008; Carman et al., 2013; Di Virgilio y Perelman, 2014.

estudios han estado tradicionalmente focalizados en la segregación residencial, sobre todo desde enfoques centrados en variables ‘objetivas’ y en dimensiones cuantitativas del fenómeno⁵. A pesar de ello, fundamentalmente en la última década, se han diversificado las perspectivas de análisis de las desigualdades urbanas.

La división social del espacio urbano se define como la relación entre la composición social de la población y su distribución en la estructura urbana, es decir, la distribución diferencial de los distintos grupos sociales en la ciudad (Duhau, 2013). Esto permite analizar el grado de heterogeneidad-homogeneidad social entre los espacios de la ciudad (Carman et al., 2013). De acuerdo con Duhau (2013) la división social de los espacios residenciales conforma una “estructura socioespacial” específica en la ciudad. A gran escala, por ejemplo, en las metrópolis latinoamericanas se observa la conformación de “áreas o ejes geográficos caracterizados por perfiles sociales dominantes” (2013: 87)⁶, sobre todo en relación a la clase social o nivel socioeconómico (Carman et al., 2013; Di Virgilio y Perelman, 2014).

En este trabajo nos centramos en la interrelación de la estructura urbana y la estructura social, entendiendo a la desigualdad como un fenómeno socio-territorial, “que tiene manifestaciones y articulaciones espaciales claras y que, a su vez, se nutre de ellas” (Di Virgilio y Perelman, 2014: 9). En el sentido de Carman et al. (2013), proponemos indagar en las desigualdades urbanas más allá de su dimensión geográfica, u ‘objetiva’, buscando una perspectiva múltiple, que implique tanto a los espacios residenciales y las condicionantes estructurales, como las prácticas, los sentidos y los ámbitos de interacción. Aún más, permitiendo cuestionarnos esta “escisión tajante entre segregación objetiva y subjetiva” que “también es discutible” (2013: 15); proponiendo, como veremos más adelante, una mirada centrada en la experiencia que habilite navegar en el intersticio entre estas dos dimensiones.

2.1.1. Ciudad dual y ciudad fragmentada

Desde los trabajos de la Escuela de Chicago (Park, Burgess y Mckenzie, 1967), en adelante, la sociología urbana tiene un extenso acumulado de pensamiento en relación a los patrones socioespaciales de fraccionamiento de las ciudades contemporáneas. Aquí tomamos una de las discusiones de relevancia respecto al tema, que surgió hace algunas décadas y continúa vigente en la actualidad. El debate entre el modelo de ciudades duales y el de ciudades fragmentadas implica dos miradas divergentes en relación a la división social de las ciudades contemporáneas —sobre todo, de las metrópolis del capitalismo tardío.

⁵ Por ejemplo: Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001); Rodríguez y Arriagada (2004); Kaztman et al. (2004).

⁶ Más adelante en el trabajo argumentamos que Montevideo también presenta una estructura de estas características.

Por su parte, la noción de *ciudad dual* es clásica en la sociología urbana. Este concepto proviene fundamentalmente de los enfoques marxistas más tradicionales y se vincula al énfasis en las desigualdades urbanas y en los profundos contrastes entre riqueza y pobreza en las ciudades. De acuerdo con Castells (1995), el dualismo de la estructura social genera una segmentación espacial en dos niveles: en primer término, la distinción entre una categoría socialmente dominante y el resto de la sociedad; en segundo lugar, la infinita segmentación social y espacial dentro de la propia fuerza de trabajo desarticulada y segregada. De este modo, la perspectiva de la ciudad dual plantea la existencia de una trama social-urbana fuertemente polarizada, con una localización específica de los sectores dominantes, focalizada en áreas urbanas nodales privilegiadas, y una dispersión y segmentación de los sectores populares masivos en el resto del territorio urbano.

Por otro lado, el concepto de *ciudad fragmentada* discute la idea de dualidad. Marcuse (1994: 84) plantea que la ciudad “está dividida, pero no es dual o ilimitadamente plural”, porque la fragmentación urbana no es aleatoria, sino que es el correlato espacial de las jerarquías sociales. Este enfoque sostiene que las ciudades están fragmentadas en múltiples partes: barrios “amurallados”, separados, pero interdependientes entre sí. De este modo, Marcuse introduce la crítica posmoderna a los modelos duales, planteando que la segmentación en las ciudades es múltiple. No sólo se distinguen determinados circuitos cerrados de los sectores dominantes, sino que todos los fragmentos tienen sus propios “muros” —ambivalentes y dinámicos—, que dibujan divisiones en la trama urbana:

La mayoría de la gente no está ni en la parte más alta ni en la parte más baja de la jerarquía de poder, sino en medio. Está a diario en contacto con personas situadas por encima y por debajo de ella en la escala de riqueza e influencia; necesita a ambas, y es necesitada por ambas. (...) Esos son los resultados inevitables de vivir en una sociedad que está ordenada jerárquicamente; la posición de cada uno en la jerarquía necesita ser definida continuamente, asegurada, en todas las direcciones. (Marcuse, 1994: 88)

En este marco, la perspectiva de la fragmentación viene a interpelar y relativizar la idea moderna de las estructuras duales, dinamizando la concepción sobre los patrones espaciales y las divisiones sociales en la ciudad. De acuerdo con Marcuse, mientras que el modernismo intenta poner orden al caos de la ciudad, el posmodernismo opta por imponer caos al orden, eligiendo colocar el énfasis en lo dinámico, en lugar de lo estático; en lo mutable, en lugar de lo fijo; en lo múltiple, en lugar de lo dicotómico. Esta es una discusión aún vigente, que expresa y contiene, además, hondas contradicciones y debates más amplios de la sociología contemporánea. En el presente trabajo nos proponemos utilizar el contraste

entre dualismo y fragmentación como modelo de interpretación de la experiencia en ciudades segmentadas, para indagar, más allá de lo geográfico o material, de qué modo se aproximan a la forma en que los sujetos viven la ciudad.

2.2. Experiencia urbana

2.2.1. La experiencia como forma de indagar en los intersticios

La distinción entre la ciudad y lo urbano ha sido ampliamente desarrollada por los estudios urbanos (Lefebvre, 1969; Delgado, 1999; De Certeau, 2000). De acuerdo con Segura (2015), la condición urbana se compone de dos elementos: un territorio concreto, *la ciudad* —la dimensión morfológica y material—, y un tipo de experiencia, *lo urbano*, vinculada a las relaciones, usos y prácticas. Sin embargo, estos elementos no están escindidos uno del otro: dado que la vida urbana necesita una base material, práctico-sensible (Lefebvre, 1969), *la ciudad* se vuelve condición de posibilidad de *lo urbano*. Lejos de ser un elemento ‘natural’, el espacio es un artefacto sociocultural (Segura, 2015) que funciona en un doble sentido: es un marco que organiza y condiciona la vida social y, a la vez, es producido socialmente —es resultado de las prácticas y procesos sociales y transformado por estos. De este modo, el análisis de la experiencia urbana supone la existencia de relaciones recíprocas entre el espacio urbano y los usos y prácticas de los sujetos en él. Esto permite ubicarnos en un intersticio a la hora de pensar las relaciones entre espacio y sociedad, sin reducir un concepto en el otro, evitando omitir el espacio como elemento relevante, así como confundir la ciudad con la vida social.

Análogamente, el enfoque de la experiencia también nos sitúa en un intersticio respecto a la perspectiva de indagación sobre la ciudad que proponemos en el presente trabajo. Los estudios urbanos han sostenido a lo largo de su historia un (disputado) predominio de la perspectiva poblacional-administrativa sobre las ciudades por sobre aquellos enfoques que ponen énfasis en la perspectiva del habitante. La perspectiva poblacional se centra en la “ciudad-panorama” (De Certeau, 2000), una ciudad vista “desde arriba”, asimilable a un mapa, que transforma al *hecho urbano* en un *concepto de ciudad*: una “ciudad-concepto” anónima, utópica y totalizadora, que permite construir una idea unívoca y estable del espacio urbano. Esta ciudad “planificada” expresa el nivel de los hechos sociales sobre el que trabaja mayormente la sociología urbana, cuya unidad de análisis y referencia última es la población. Esta vertiente predominante es vinculada por De Certeau (2000) con el análisis de la gubernamentalidad de Foucault, en el sentido de que la mirada panóptica es funcional al poder dominante y el nivel poblacional se presenta como un nivel “pertinente”,

sobre todo “para la acción económico-política del gobierno” (Foucault 2006: 63). Desde este enfoque, el nivel de los individuos (múltiple, heterogéneo) solo adquiere relevancia —y pertinencia— en tanto instrumento para obtener información respecto a la población.

De este modo, la perspectiva poblacional-administrativa se revela como una perspectiva ecológica, muchas veces centrada en las unidades residenciales y estudiada en términos cuantitativos. A los efectos de este trabajo, esta se revela útil para un primer nivel analítico. Sin embargo, surge rápidamente la necesidad de complementar y profundizar el análisis con otro tipo de abordajes que permitan acercarnos de forma más cabal a la experiencia de las habitantes de la ciudad. Para ello, necesitamos de perspectivas que permitan —en un giro “simmeliano”— descentrar el foco de los agrupamientos sociales para deslizarlo hacia las prácticas y las interacciones, hacia la multiplicidad y el dinamismo de la vida urbana. De Certeau (2000) propone una mirada más allá de donde termina la visibilidad panorámica: una mirada *por debajo*, allí donde habitan los practicantes de lo urbano. “Cuando se escapa a las totalizaciones imaginarias del ojo, hay una extrañeza de lo cotidiano que no sale a la superficie (...) [:] la ciudad habitada. Una ciudad trashumante, o metafórica, se insinúa así en el texto vivo de la ciudad planificada y legible” (De Certeau, 2000: 105).

Si bien la sociología urbana aún no ha encontrado una formulación consensuada que supere la escisión entre la perspectiva poblacional y la del habitante, algunos autores han abonado ese camino, buscando perspectivas que puedan unificar, o aunque sea poner en diálogo, a las unidades administrativas, las posiciones estructurales, la vida urbana y la cultura en el estudio de las ciudades. Esta búsqueda también se presenta como horizonte del presente trabajo. La propuesta de abordaje de la experiencia procura situarse en ese camino de construcción, buscando ocupar no sólo el intersticio entre el espacio y la vida social, sino también el intersticio entre el nivel de la población —administrativo, estructural— y el de los habitantes —múltiple, subjetivo. Por supuesto, no logramos más que esbozar esta mirada; pero aunque nos exceda ampliamente, dejamos sentada la intención.

2.2.2. Experiencias urbanas

Para comprender la experiencia urbana, nos concentraremos en los usos y prácticas sobre el espacio urbano y en las formas de habitar y apropiarse de la ciudad. Las perspectivas administrativas suelen contar “lo que es utilizado, no las *maneras* de utilizarlo” (De Certeau, 2000: 41). En cambio, en el presente trabajo, la intención es descentrar la mirada de la ciudad como escenario y poner el énfasis en sus usos (Lefebvre, 1969), buscando colocar en el centro las maneras de hacer, actuar y habitar: la práctica humana sobre el espacio (De Certeau, 2000).

Sin embargo, los usos del espacio urbano son “una nudosidad inseparable del ‘contexto’ del cual, de manera abstracta, se la distingue” (De Certeau, 2000: 40) y “la acción caminante se vale de las organizaciones espaciales, por más panópticas que sean” (:113). Los usos de la ciudad, justamente, operan sobre el espacio urbano, por lo que son indisociables del mismo. En este sentido, como vimos, la experiencia como objeto de estudio se ubica en un espacio intermedio entre la ciudad y las prácticas urbanas, por lo que nos permite poner en diálogo y comprender cómo se interrelacionan ambos elementos.

En esta línea, para el análisis de la experiencia urbana también indagaremos en las formas de habitar y apropiarse de la ciudad por parte de sus habitantes. Aguiar (2016) conceptualiza el “nivel del habitar” como el espacio de la “correspondencia inasible, dislocado”, que considera “en simultáneo la configuración urbana y la cultura como sus dos dimensiones” (:39). En este marco, como vimos, el objetivo es comprender la experiencia desde una perspectiva que integre elementos estructurales, vida cotidiana y representaciones simbólicas; centrándonos en los modos de habitar como procesos que se vinculan a la significación y apropiación del entorno por parte de los sujetos y que componen su experiencia en la ciudad (Segura, 2015). Concretamente, la apropiación del espacio se da a partir de dos elementos (Pol y Vidal, 2005). Por un lado, a través de la acción espacializada: los sujetos intervienen el espacio y sus prácticas lo dotan de significado, especialmente a través de la interacción. Por otro lado, la identificación simbólica con el espacio, mediante la cual sujetos y grupos se auto-perciben a través de cualidades de su entorno. A través de estos elementos, las formas de habitar y apropiarse de la ciudad componen la experiencia urbana de los sujetos y gestan significados sobre el espacio y la vida en él.

En síntesis, en este trabajo, siguiendo a Segura (2015), la idea de experiencia urbana se refiere a las formas diferenciales en que sujetos situados espacial y socialmente perciben, practican y sienten la ciudad y la vida en ella. De este modo, como mencionamos antes, el trabajo se centra en la ciudad *vivida*; sobre todo, en la ciudad *diferencialmente* vivida por distintos actores sociales. En este sentido, el énfasis estará en la comprensión de diferentes experiencias urbanas que tienen lugar en la ciudad, buscando “reponer los lugares socioespaciales desde los cuales los habitantes hablan, ven y viven la ciudad” (Segura, 2015: 22); en el entendido de que el contexto en el que las habitantes están inmersas —por el cual son condicionadas y que a la vez transforman— habilita determinados tipos de experiencia en la ciudad. Desde esta perspectiva, buscaremos conocer, describir y analizar las formas de experiencia urbana que surgen desde posiciones sociales y urbanas disímiles.

2.2.3. Posiciones

Así, partimos de la idea de que la experiencia urbana es *situada*: los sujetos ocupan determinadas posiciones en la ciudad y desde allí se construye su experiencia urbana. Las posiciones de las habitantes de las ciudades son múltiples, en el sentido de que no solo están situadas geográficamente, sino que tienen posición de género, de clase social, étnico-racial, etaria, entre muchas otras. Sin embargo, el recorte elegido en este trabajo será el de la posición territorial (Segura, 2015), en el entendido de que, como planteamos previamente, el espacio juega un rol fundamental en la vida urbana, como productor y producto de la misma. A pesar de ello, intentaremos una mirada múltiple, posterior al recorte —necesario, dado el alcance del trabajo—, que reconozca la relevancia y los efectos en la experiencia urbana de otros atributos como el género o la edad.

De este modo, para representar las posiciones sociales-urbanas de los sujetos, definimos elegir el barrio como recorte territorial, con sus complejidades y contradicciones. El concepto de barrio ha sido ampliamente desarrollado en los estudios urbanos, oficiando muchas veces de puerta de entrada a la temática urbana para las ciencias sociales (Segura, 2019). A pesar de ello, la utilización de la noción de barrio desde una perspectiva ecológica ha recibido importantes y reiteradas críticas (Lefebvre, 1969; Castells, 2001), dado que asume que ciertas prácticas o formas de vida social se vinculan ‘naturalmente’ a determinado espacio geográfico o residencial; a la vez que conduce —muchas veces por inercia— a un aislamiento y autonomización de la entidad barrial en los estudios urbanos (Segura, 2019). En este marco, algunos autores proponen reflexionar sobre los “límites del barrio” (Merklen, 2005; Segura, 2019): el barrio se ve atravesado por múltiples procesos económicos, sociales y políticos que lo exceden y lo regulan, por lo que no es autónomo ni autosuficiente; además, el barrio no es capaz de contener en sus límites la experiencia urbana de sus habitantes, puesto que la vida no se agota en ese territorio concreto (Segura, 2019).

Sin embargo, el foco en unidades territoriales para el análisis de la ciudad y de las dinámicas urbanas ha demostrado un importante rendimiento heurístico, por lo que se ha vuelto difícil de superar. En este sentido, el barrio aparece como la unidad geográfica por excelencia para el estudio de las dinámicas urbanas: según Aguiar (2016) este se revela más ventajoso que otras unidades meramente administrativas (como secciones censales o segmentos), dado que presenta una connotación social más densa. “Parece que todos sabemos de qué estamos hablando. Y en esta ventaja, estriba a la vez la trampa: el solapamiento entre, por así llamarlos, barrios y vecindarios, es contingente, parcial, nunca perfecto encastre” (Aguiar, 2016: 25). El autor plantea que la asimilación entre “barrio” y “vecindario” es

predominante en los enfoques nacionales, pero afirma que en Montevideo, al consultar a las personas en qué barrio viven, la respuesta muchas veces no se corresponde la delimitación administrativa⁷. Esta no correspondencia es aún mayor en las zonas periféricas, de peores condiciones socioeconómicas. Por ello, la correspondencia directa en el análisis entre barrio —administrativo— y vecindario —aquel que las personas reconocen como propio— se ve considerablemente limitado.

Sin embargo, siguiendo a Lefebvre (1969), podemos decir que a pesar de que “el espacio social no coincide con el espacio geométrico”, “el barrio sería el punto de contacto más accesible” entre ambos, “el punto de transición entre uno y otro, la puerta de entrada y salida entre espacios cuantificados y cualificados” (:200). De este modo, el barrio, que no solo es una noción de referencia para la administración de la ciudad y el estudio de su población, sino que también lo es para las habitantes y su vida urbana, se vuelve para Aguiar (2016: 35) “espacio de un hiato”: el barrio es expresión visible de uno de los dualismos fundamentales de la sociología urbana, el de la desunión y la distancia entre el nivel de la población y el de los habitantes.

En este trabajo, optamos por tomar este espacio de hiato, de inconexión e interrupción, y ‘ocuparlo’: mirar y pensar la ciudad desde allí. Situándonos en este espacio vacío del cual el barrio parece ser expresión, encontramos en él, con sus complejidades y contradicciones, un espacio de posibilidad. Al ubicarse ‘a medio camino’, el barrio revela la posibilidad de establecer un puente entre el nivel de la población y el de los habitantes. Concretamente, el barrio nos permite recortar el universo de estudio desde el nivel de la población —elegimos dos barrios administrativos que buscan representar posiciones determinadas en la ciudad—, para luego acercarnos a la experiencia urbana de sus residentes desde el nivel de los habitantes.

El barrio es, entonces, un recorte posible, en tanto herramienta conceptual productiva para el estudio de la ciudad y lo urbano (Segura, 2019). En este sentido, en el presente trabajo, la noción de barrio funcionará como expresión de posiciones sociales y urbanas que habilitan determinados tipos de experiencia en la ciudad. Asimismo, en el sentido de Lefebvre (1969), entenderemos que el espacio barrial es producido por el habitar, por la vida urbana. De este modo, el barrio se postula como uno de los contextos urbanos que producen y son producto de la experiencia.

⁷ Datos de la encuesta “El uso de Montevideo” (2007) citada en Aguiar (2016).

2.2.4. Movimientos

Avanzando, reconocer experiencias urbanas situadas no implica sostener una concepción del espacio urbano compuesto por áreas ecológicas autónomas y desconectadas. Por el contrario, más allá de las posiciones de las que parten los sujetos, la vida y la experiencia urbana también se componen de movimientos: desplazamientos y recorridos que habilitan la apropiación y el uso de otros espacios de la ciudad y dan lugar a interacciones sociales con distintos actores (Segura, 2015). Si bien es oportuno estudiar los “pequeños universos” donde tiene lugar parte de la vida urbana, es necesario reconocer “que el escenario que enfocamos momentáneamente es, en la mayoría de los casos, sólo uno de los muchos pertenecientes al individuo en cuestión” (Hannerz, 1986: 291). Las personas residen en determinado lugar, pero se mueven por otros dominios relacionados al trabajo, la educación, la salud, la recreación. En este marco, otras zonas se vuelven relevantes en su experiencia; así como los tiempos de traslado ocupan un momento e implican también experiencia: dan lugar a otros usos, prácticas e interacciones sociales.

Con el giro de la movilidad (“mobility turn”) en la teoría urbana (Cresswell, 2006; Urry, 2007), el estudio de la vida en la ciudad necesariamente implica incorporar “las prácticas cotidianas y sus distintas esferas y espacios de intercambio e interacción, que van más allá de las áreas residenciales fijas” (Jirón, 2010: 104). De este modo, jerarquizamos los movimientos cotidianos de las personas por la ciudad y su experiencia de movilidad, en el entendido de que los desplazamientos y las interacciones son elementos constitutivos de la experiencia urbana (Segura, 2019).

De esta forma, la vida urbana no se agota en los ámbitos residenciales, sino que se extiende en la ciudad. Sin embargo, no se extiende aleatoriamente. Los movimientos de los sujetos por la ciudad también son diversos, y dependen —al menos parcialmente— de sus posiciones. De acuerdo con Hannerz (1986), “la ciudad, a fin de cuentas, presenta cierta resistencia” y “es más blanda para unas personas que para otras” (:279-80). De este modo, la posición geográfica, el género, la pertenencia étnico-racial o la clase social implican que la ciudad no sea igualmente flexible para todos sus habitantes (Segura, 2015) y condicionan movi­lidades, y experiencias urbanas, distintas y desiguales. Desde esta perspectiva, la intención es explorar cómo se articulan y condicionan las posiciones, los desplazamientos, las prácticas y las interacciones en una trama compleja de constitución de experiencias diversas.

Muchas veces, la investigación social urbana pierde de vista la ciudad: el énfasis en lo barrial como una dimensión escindida y autónoma frecuentemente aleja a las ciencias sociales de su interés por captar las dinámicas y prácticas urbanas y provoca que “la ciudad

paradójicamente desaparezca del horizonte de indagación” de los estudios urbanos (Segura, 2019: 21). Interpelar las miradas *fijas* de la ciudad y recuperar la importancia de los desplazamientos y las interacciones en la vida urbana, nos acerca en mayor medida a la comprensión de ciertas dinámicas urbanas y, por ende, de la ciudad. La movilidad pone en juego en el terreno urbano a sujetos que ocupan posiciones disímiles —que habitan circuitos espacial y socialmente segregados. Así, los desplazamientos en la ciudad al menos aproximan a estos habitantes y “es precisamente en ese movimiento de aproximación e interconexión que se (re)producen y/o cuestionan la distancia, la separación y la desigualdad. De esta manera, además de conectar, las movilidades crean y recrean fronteras y barreras” (Segura, 2019: 34-35). De este modo, el análisis de las movilidades se vuelve clave para la comprensión de la experiencia urbana y de las imágenes de ciudad y representaciones de los otros que esta produce.

2.3. Representaciones sobre lo urbano: los imaginarios como clave interpretativa

Avanzando, nos proponemos comprender las imágenes y representaciones de la ciudad que se producen a partir de experiencias urbanas disímiles; de modo de conocer qué ciudades viven los sujetos y cómo las significan de acuerdo con su posición social-urbana. En este marco, los *imaginarios urbanos* nos permiten conceptualizar el marco cognitivo de representaciones simbólicas al cual nos proponemos acceder mediante la experiencia.

La noción de “imaginarios urbanos” fue desarrollada inicialmente por Armando Silva (2006 [1992]) y Néstor García Canclini (1997), enraizada en la idea de imaginarios sociales y en una vasta producción previa vinculada a la subjetividad social. El surgimiento de esta noción postula con fuerza la importancia de la subjetividad y las construcciones simbólicas a la hora de pensar la ciudad, lo cual es especialmente relevante en el marco de la ya mencionada preeminencia de los enfoques materiales del espacio construido en la tradición de los estudios urbanos (Lindón, 2007). El concepto de imaginarios urbanos presenta un fuerte arraigo en las ciudades latinoamericanas contemporáneas, dado que surge en parte como respuesta a sus transformaciones (Vera, 2019): estas ciudades son múltiples, son densas y se desbordan (García Canclini, 1997), por lo que exigen enfoques que reconozcan su complejidad sin reduccionismos (Lindón, 2007).

Los imaginarios urbanos implican un proceso de construcción social permanente que surge en la articulación y convergencia de la subjetividad e intersubjetividad con la materialidad de los lugares (Ley, 1989; Lindón, 2007a; Vera, 2019). Como plantea Greene

(2007: 67), “entre la ciudad material y la imaginada se tiende una vía de comunicación fructífera y de tráfico incesante”. Anteriormente, reflexionamos sobre la producción mutua entre lo subjetivo y lo objetivo, entre lo material y lo simbólico, entre lo espacial y lo social; y podemos decir que los imaginarios dan cuenta de estas relaciones recíprocas. Esto implica que los sujetos construyen el espacio y lo moldean mediante la acción, a la vez que el espacio construido socialmente también repercute en sus tramas de sentido y en las prácticas que de estas surgen (Lindón, 2007a).

Avanzando, podemos definir a los imaginarios urbanos como entramados (Vera, 2019) o matrices de sentido (Márquez, 2007) que “cuentan la ciudad y sus lugares (o sus fragmentos) de ciertas formas peculiares” (Lindón, 2007a: 44). Los imaginarios funcionan como amplios tejidos que unen simbólicamente distintas prácticas, emociones, lugares y sujetos construyendo un entramado de sentido que permite ‘enfocar la realidad’ de determinada manera (Lindón, 2007a). Por ello, expresan supuestos que muchas veces son integrados al sentido común de determinado grupo y se asumen como naturales u obvios. Sin embargo, los imaginarios no remiten a algo “inventado, fantasioso o inexistente, sino a aquella capacidad de crear significaciones y representaciones”, a la facultad de las personas de conferir sentido a su mundo (Vera, 2019: 21).

En este sentido, los imaginarios urbanos no son un asunto individual, exclusivo de la psiquis de cada persona, desconectado de la materialidad del mundo o de la intersubjetividad; sino que justamente son colectivos, sociales y producto de la interacción (Lindón, 2007). Esto no implica que los imaginarios sean únicos ni monolíticos, ni que tengan un carácter universal (Vera, 2019). Por el contrario, pueden existir diversos puntos de vista sobre una misma ciudad y los imaginarios pueden ser sostenidos tanto por pequeños grupos como por sociedades enteras (Lindón, 2007a).

Las prácticas de los sujetos no son ajenas a las imágenes que estos tienen sobre la ciudad y la vida urbana (Ley, 1983); por ello, los imaginarios “se interponen en nuestra vida práctica, en nuestras prácticas espacializadas, en nuestra relación con la ciudad y sus fragmentos” (Lindón, 2007: 10). En este sentido, a la vez que los imaginarios se construyen a partir de las prácticas sociales, estos también tienen la capacidad de moldearlas e influir en ellas. La imaginación es performativa (Vera, 2019) y los imaginarios crean “imágenes actuantes”, “imágenes-guías” que conducen la acción y dan sentido a la ciudad (Hiernaux, 2007), “carta de navegación” que orientan las prácticas urbanas (Márquez, 2007).

Así, poniendo en relación la subjetividad socio-espacial y la ciudad en tanto espacio material, los imaginarios permiten comprender de mejor forma el vínculo entre las prácticas

sociales y la materialidad de la ciudad, en el marco de su producción recíproca (Lindón, 2007). Siguiendo el esquema propuesto por Lindón (2007a) podríamos decir que luego de una reconstrucción del lugar en su dos dimensiones —las formas espaciales y las prácticas sociales en el espacio—, los imaginarios nos permiten reconstruirlo tridimensionalmente, para acceder a las tramas de sentido que allí se erigen: “la imagen adquiere la profundidad (la tridimensionalidad), cuando las formas espaciales y los haceres (las prácticas) son reconocidos con sus significados” (Lindón, 2007a: 43).

Los imaginarios urbanos se vinculan a lo que Lefebvre (2013 [1974]) conceptualizó como el “espacio vivido”: aquel “espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material”, el espacio de los “usuarios” de la ciudad, de los habitantes (2013: 15-16). Como vimos, De Certeau (2000) también hace énfasis en la ciudad vivida, como espacio habitado y practicado, buscando recuperar la perspectiva de las habitantes y las tramas de sentido a partir de las cuales despliegan sus prácticas urbanas. Vera (2019) vincula la “ciudad vivida” con lo que llama un imaginario *desde* la ciudad: la perspectiva subjetiva sobre la ciudad, una mirada desde abajo, centrada en los modos de vida, en los significados que adquieren los lugares y en los procesos de uso y apropiación de la ciudad. Siguiendo este planteo, desde nuestra perspectiva podríamos decir que la ciudad vivida se vincula, entonces, a un imaginario *desde la experiencia urbana*.

Del mismo modo que definimos la experiencia urbana como las formas que tienen los sujetos de percibir, practicar y sentir la ciudad y la vida en ella (Segura, 2015) podemos decir, en el sentido de Vera (2019: 22) que los imaginarios urbanos “constituyen visiones del mundo, maneras de vivir, de sentir, de pensar y de *proyectar* la ciudad y lo urbano”. La diferencia, entonces, radica en que los imaginarios justamente *proyectan* imágenes de la ciudad, a partir de la experiencia urbana.

Dentro de estas proyecciones y representaciones simbólicas, es de especial interés acercarnos a los efectos de la división social del espacio urbano a nivel (inter)subjetivo. Si bien suelen describirse ciudades socialmente fraccionadas a nivel poblacional, estas escisiones en la trama urbana también impactan en el modo en que las personas viven y representan la ciudad. La estructura social-urbana presenta un correlato a nivel intersubjetivo, y las divisiones socio-espaciales se traducen en diferencias, distancias y fronteras urbanas que forman parte de las imágenes de la ciudad que tienen los sujetos. Vera (2019) propone analizar estas construcciones simbólicas a partir de lo que llama la “dimensión identitaria” de los imaginarios urbanos. Su propuesta recupera la idea de identidad social como una atribución de sentido entre actores sociales (Gravano, 2003), que se configura “a través de

una operación de dos polos que, en una dimensión lógico-conceptual, actúan como contrarios en unidad: conjunción (significado que se junta con otro significado) y disjunción (significado que se diferencia de otro significado)” (Vera, 2019: 27). Este esquema permite identificar a nivel discursivo algunas imágenes mutuas de ‘nosotros’ —eje conjuntivo— y ‘otros’ —eje disjuntivo—, para analizar la forma en que las divisiones socio-espaciales en la ciudad se articulan a nivel simbólico.

En síntesis, ante ciudades socialmente segmentadas, nos proponemos indagar en la forma en que esas divisiones socio-espaciales se traducen a nivel intersubjetivo, para comprender las diferencias, distancias y fronteras urbanas que se producen a nivel simbólico.

3. Objetivos de investigación

3.1. Objetivo general

Conocer la experiencia urbana de las habitantes de Punta Carretas y Flor de Maroñas, para indagar en los imaginarios urbanos que estas gestan y comprender los efectos a nivel subjetivo de la segmentación espacial y la diferenciación social en Montevideo.

3.2. Objetivos específicos

1. Caracterizar las posiciones que ocupan los sujetos en la ciudad a través de la descripción demográfica y socioeconómica de cada uno de los barrios.
2. Conocer los usos, prácticas, las formas de habitar y de apropiarse del espacio urbano de los sujetos de cada barrio.
3. Conocer la experiencia de movilidad y los recorridos urbanos de los sujetos de cada territorio.
4. Explorar las imágenes de la ciudad que se gestan a partir de la experiencia urbana y, en particular, la forma en que se manifiestan a nivel simbólico las fronteras, distancias y diferencias urbanas.

4. Antecedentes

En este capítulo presentamos algunas investigaciones que funcionan como antecedentes bibliográficos de referencia para este trabajo. En primer lugar, algunos estudios sobre la experiencia urbana y sus dimensiones, sobre todo en otras ciudades latinoamericanas. En segundo lugar, a través de antecedentes nacionales contextualizamos la investigación en Montevideo y presentamos los entornos barriales en los cuales se centra este trabajo.

4.1. Experiencias urbanas

4.1.1. Experiencias e imaginarios urbanos según posiciones en la ciudad

Podemos encontrar algunas investigaciones en ciudades latinoamericanas que comparten la característica de indagar en la experiencia urbana, buscando dar cuenta a través de la misma de representaciones, imaginarios o formas de vivir la ciudad, mediante el estudio de poblaciones específicas que ocupan posiciones determinadas en la ciudad. Entre ellos, Márquez (2003) analiza las vivencias de habitantes de dos barrios en Santiago de Chile; De Alba (2006) explora la perspectiva de habitantes y gestores urbanos en Ciudad de México; Segura (2015) indaga en la experiencia de habitantes de la periferia de La Plata; Rosa (2012, 2015) estudia la experiencia de “habitantes de la calle” en la ciudad de Buenos Aires; Ursino (2016) indaga en la experiencia de trabajadores y extrabajadores de una refinería en La Plata; Moctezuma Mendoza (2017) analiza la experiencia habitantes de viviendas de interés social en la periferia de Ciudad de México. Se trata de investigaciones empíricas que ponen en el centro lo intangible: la cultura urbana, las subjetividades sociales, las representaciones y construcciones simbólicas. En este marco, jerarquizan las prácticas urbanas, las formas de habitar, las relaciones sociales y los sentidos compartidos como objetos de estudio.

Asimismo, estos trabajos vinculan la experiencia urbana a la construcción de ciertas imágenes o representaciones de la ciudad. Estos procesos de elaboración simbólica median la relación de los sujetos con el espacio urbano y definen la percepción que tienen sobre la ciudad y la vida urbana. La ciudad se entiende como un “objeto de representación complejo que implica una reflexión elaborada sobre un espacio cargado de significados” (de Alba, 2006: 666). En este sentido, estos trabajos se centran tanto en cómo la experiencia gesta determinadas imágenes de la ciudad, así como en la forma en que esas representaciones orientan luego las prácticas de los sujetos en el espacio urbano. Profundizaremos al respecto en el apartado sobre mapas cognitivos.

Por otro lado, estas investigaciones sostienen que la experiencia urbana y las imágenes de la ciudad que tienen los sujetos varían según su posición en la ciudad. En este sentido, las autoras plantean que las experiencias en la ciudad difieren en relación a la posición social y urbana (Márquez, 2003; Segura, 2015) y a la posición territorial y ocupacional (Rosa, 2012; Ursino, 2016), entre otros aspectos. En este marco, algunos trabajos proponen estudios de casos específicos (Rosa, 2015; Ursino, 2016) —por ejemplo, indagando en la experiencia de la población que habita determinado espacio urbano (Segura, 2015; Moctezuma Mendoza, 2017). Otros trabajos, en cambio, proponen contrastar experiencias de

habitantes de posiciones diferenciales (Márquez, 2003; de Alba, 2006). Dentro de este grupo, vale destacar la investigación de Márquez (2003) en Santiago de Chile, que analiza dos espacios residenciales socioeconómicamente diferenciados —un condominio donde viven personas de estratos altos y una villa compuesta por hogares pobres—, lo cual permite reflexionar acerca de la dimensión simbólica de las distinciones y fronteras urbanas. La propuesta de indagación del presente trabajo se conduce en la misma línea de contraste y comparación entre realidades urbanas distintas y distantes.

4.1.2. La movilidad urbana cotidiana como instancia de experiencias desiguales

Tras el giro de la movilidad en los estudios urbanos, se produjo un aumento considerable de la investigación en asuntos vinculados a la movilidad urbana, por lo que la producción sobre la temática a nivel internacional es amplia y diversa. En cuanto a los antecedentes nacionales encontramos abordajes más teóricos (Hernández, 2012), estudios cuantitativos (Hernández, 2017), abordajes mixtos (Aguar, 2011, 2016) y estudios específicos sobre el transporte (De la Rosa, 2007). Particularmente, en este trabajo proponemos un abordaje de la movilidad como experiencia, basándonos en la perspectiva que propone concebir a la movilidad no sólo como un subproducto de la ciudad, sino como una instancia de *habitar*, recuperando su importancia como productora del espacio y la experiencia urbana (Jirón, 2010; Imilan et al., 2015; Zunino, 2018). Siguiendo el planteo de Sheller y Urry (2006: 214) de que la movilidad implica habitar en movimiento (“dwelling-in-motion”); el movimiento urbano ya no se concibe como un tiempo inutilizado, sino que es un tiempo de experiencia, que dota a los espacios y momentos de tránsito de sentidos sociales relevantes (Zunino, 2018).

Por otro lado, la literatura plantea que la movilidad está desigualmente distribuida; sobre todo, en Latinoamérica, entre clases sociales (Hernández, 2017). “La desigualdad no sólo se produce a partir del lugar de residencia sino también a partir de la posibilidad que tienen los sujetos de moverse por la ciudad” (Di Virgilio y Perelman, 2014: 13). Aún más, en tanto los bienes, servicios y oportunidades clave en las ciudades latinoamericanas suelen concentrarse en espacios sociales ya favorecidos, para gran parte de la población la movilidad es un recurso necesario para obtener otros recursos (Hernández, 2017). De este modo, la movilidad representa un importante obstáculo para que algunos sectores alcancen los espacios de la ciudad donde se concentran los bienes y las oportunidades, reproduciendo y consolidando las desigualdades urbanas y limitando aún más el acceso a la ciudad para una parte de la población (Jirón, 2010; Hernández, 2017).

Ahondando, las desigualdades impuestas por la movilidad no solo implican distintos niveles de acceso a la ciudad, sino también experiencias de movilidad diferenciales: la

movilidad juega un rol sustantivo en la producción de experiencias urbanas desiguales (Jirón, 2010). Por ello, la literatura propone analizar las prácticas de movilidad (Imilan et al., 2015; Zunino, 2018), lo cual implica no sólo observar patrones y formas de movilidad, sino también cómo se viven los trayectos: indagar en los usos, prácticas, interacciones, expectativas, percepciones y sentidos del movimiento en la ciudad.

En Montevideo, la experiencia de movilidad y los niveles de acceso a la ciudad muestran profundas diferencias según la posición social de las personas (Aguiar, 2011; Hernández, 2017) —sobre todo según la posición socioeconómica y geográfica. La población de menores ingresos, concentrada en la periferia de la ciudad, no sólo cuenta con menor cantidad de oportunidades cercanas, sino que el costo de acceso a las mismas, en términos de tiempo requerido, es evidentemente superior (Hernández, 2017). Por otro lado, el medio de transporte más utilizado en Montevideo es el ómnibus (Aguiar, 2011) —cuyo sistema es caracterizado por De la Rosa (2007) como rígido y radialmente centralizado. De acuerdo con Hernández (2017), las clases bajas dependen del transporte colectivo para recorrer las largas distancias que los separan de las centralidades urbanas; mientras que los sectores más favorecidos hacen un uso más extendido del automóvil. De este modo, la literatura nacional constata que las posiciones menos favorecidas disponen de medios de transporte más limitados y se ven obligadas a invertir más tiempo en sus traslados (Aguiar, 2011; Hernández, 2017). Así, en Montevideo la movilidad urbana cotidiana “se muestra pre-estructurada (...) y en términos poblacionales determinada, por la posición de las personas” (Aguiar, 2011: 60).

4.1.3. Recorridos urbanos y mapas cognitivos

Avanzando, algunos trabajos recurren a cartografiar los recorridos de los sujetos en la ciudad, así como las percepciones y sentidos que de ellos se desprenden (De Alba, 2006; Segura, 2015; Ursino, 2016). La elaboración de cartografías urbanas “se apoya en la percepción del entorno urbano a través de los desplazamientos y de una operación integradora de las percepciones a través del tiempo” (Ursino, 2016: 176). El mapa expresa los hitos orientativos, los escenarios de desplazamiento y los recorridos urbanos de los sujetos, conformando una herramienta para el análisis de sus imágenes de la ciudad. En este sentido, las cartografías urbanas pueden contribuir a comprender los *mapas cognitivos* de las habitantes. Esta noción, introducida por Lynch (2015 [1960]), conceptualiza la forma en que las habitantes perciben la ciudad: una suerte de mapa subjetivo que se despliega sobre el mapa administrativo convencional, compuesto de información material y espacial (Castro Aguirre, 1999) y de imágenes y significaciones (Ursino, 2016). El mapa cognitivo da cuenta de cómo los hitos espaciales, mediante la experiencia, son apropiados por la subjetividad y dotados de sentido.

Si bien el dibujo cartográfico no puede agotar el contenido de la experiencia ni reflejarla por completo (De Alba, 2006), este permite, en alguna medida, espacializar la experiencia. Por ello, “las representaciones cartográficas son complementarias de las representaciones semánticas de la ciudad” (De Alba, 2006: 697) y, en ese sentido, es conveniente analizarlas en conjunto con el discurso de las habitantes al respecto.

El debate en torno a las imágenes de la ciudad y su posible interpretación desde las ciencias sociales es muy amplio. En el presente trabajo, siguiendo a De Alba (2006) y a Segura (2015), las cartografías serán analizadas como representaciones socioespaciales, que expresan imágenes y percepciones sobre la ciudad, mediadas por categorías sociales, y permiten a los sujetos comprender el espacio urbano. De este modo, las representaciones tienen una doble relación con la experiencia: por un lado, surgen de ella; y por otro, la organizan. En este sentido, mediante las cartografías urbanas y el discurso de las habitantes nos proponemos conocer sus mapas cognitivos para comprender *la(s) ciudad(es)* que conocen y habitan según la posición social y urbana que ocupan.

Para el caso uruguayo, en su análisis de la movilidad cotidiana en Montevideo, Aguiar (2011) identifica una “clara y relevante delimitación de circuitos diferenciales” (:66) según la posición económica y geográfica de las habitantes. De acuerdo con el autor estos circuitos escindidos gestan diferentes mapas cognitivos de la ciudad de acuerdo con la posición social. Esto “consolida una suerte de fractura social, una frontera invisible pero operante: la segregación urbana se complementa con procesos de movilidad segregados, con circuitos que separan y escinden la vida cotidiana de los montevideanos, aumentando la distancia social entre ellos” (2011: 67). En este sentido, además, en todos los casos lo que queda por fuera del circuito propio se describe con ajenidad: no sólo viven en zonas distantes entre sí, sino que se mueven en circuitos segregados, por lo que los encuentros entre distintos son limitados y la distancia social se ensancha. De cierto modo, en Montevideo, “los otros” no sólo viven lejos, sino que parecen vivir (en) otra ciudad, que no es la propia.

4.2. Montevideo

4.2.1. Configuración urbana de Montevideo

La investigación sobre diferenciación social y segregación urbana en Montevideo ha tenido un marcado predominio de los estudios cuantitativos descriptivos, fundamentalmente focalizados en la segregación residencial. Estos trabajos describen la ciudad, la mayoría de las veces mediante el análisis de distribuciones de variables en el territorio y, conjuntamente, ofrecen un panorama general de la configuración urbana de Montevideo.

Si bien los procesos de separación y distribución diferenciada de los estratos sociales en el territorio no constituyen un fenómeno nuevo en Montevideo y son visibles desde la década del 40 (Kaztman et al., 2004, 2008), la ciudad asistió a una reestructuración urbana más fuerte y acelerada a partir de los años noventa (Veiga y Rivoir, 2001, 2009). En este marco, la literatura señala un conjunto de procesos relevantes —fundamentalmente de relocalización de la población— que condujeron a la configuración urbana actual de la ciudad. Entre estos procesos se mencionan la expulsión de clases bajas hacia la periferia de la ciudad; la expansión de los asentamientos irregulares y su consolidación en la periferia vinculada a la exclusión social; el enrejamiento de los sectores medios; la salida de familias con mayor nivel socioeconómico de barrios de clases medias-bajas y su desplazamiento hacia zonas residenciales al sureste; y, más recientemente, las iniciativas de barrios privados para sectores medios-altos y el proceso de gentrificación del casco histórico⁸. La ciudad que antes se percibía como una “unidad territorial integrada, consolidada y compacta” (Kaztman et al., 2004: 19), asiste tras estos procesos a una considerable disminución de la heterogeneidad de la composición social de los barrios y a un creciente distanciamiento social entre clases sociales (Filgueira y Errandonea, 2014), que redundan en una notoria polarización de la trama social urbana constatada por toda la literatura, que persiste hasta la actualidad.

De este modo, las investigaciones precedentes describen una ciudad con una estructura consolidada de zonas socialmente diferenciadas, crecientemente homogéneas a su interna. Si bien pueden encontrarse distintas formas de regionalizar la ciudad, las diferentes investigaciones coinciden, a grandes rasgos, en una estructura de tres grandes áreas. Una primera zona próspera en forma de ‘L’: con el vértice en el centro, una franja que se extiende a lo largo de la costa este y otra que se orienta al norte, hasta el Prado. Esta área está rodeada por un cinturón intermedio mixto que se ubica entre ella y la tercera zona: la periferia, un gran anillo hacia el norte, oeste y noreste, donde se concentran los sectores más pobres.

Para profundizar en esta línea, en el Anexo “Montevideo” (p. 72) puede encontrarse un desarrollo detallado de la evolución histórica de la trama urbana, así como algunos ejemplos de regionalización de la ciudad presentados por la literatura precedente.

4.2.2. Habitar y representar Montevideo

Si bien estas perspectivas sobre la configuración urbana de Montevideo —cuantitativas y centradas en la segregación residencial— captan algunos efectos de la fragmentación y reconocen dinámicas relacionadas a la misma, no indagan en sus implicancias en la

⁸ Esta es una síntesis de los procesos mencionados y desarrollados por Veiga y Rivoir (2001, 2009), Kaztman et al. (2004, 2008), Filgueira y Errandonea (2014), Aguiar (2016), Serna y González (2017), entre otros.

experiencia y la vida urbana. Para ello, un acumulado —más reciente— de investigaciones cualitativas pone el foco en lo vivencial, lo relacional y lo representacional: en las formas diferenciales de habitar, percibir y significar la ciudad y la segregación urbana.

En esta línea, por un lado, encontramos investigaciones antropológicas que proponen abordar temáticas complejas a partir de un denso trabajo etnográfico en contextos específicos de la ciudad, como Álvarez Pedrosian (2013) en la Unidad Casavalle o Fraiman y Rossal (2009) en Malvín Sur y Malvín Norte. En estas investigaciones, donde el territorio y sus actores son protagonistas, los autores buscan generar reflexiones y aportes desde la especificidad, “a partir de la experimentación y producción de resultados siempre locales, singulares, irrepetibles” para “desde allí constituir herramientas para articular otros casos en diferentes niveles y grados de generalización” (Álvarez Pedrosian, 2013: 19). En este trabajo intentamos plantear el estudio de casos desde la misma perspectiva.

Por otro lado, desde la sociología, encontramos trabajos de escala más amplia, que estudian Montevideo en su conjunto mediante propuestas de investigación cualitativas, centradas en el habitar urbano y la experiencia en la ciudad. En este marco, Filardo (2006, 2010) y Filardo et al. (2009, 2019) estructuran su abordaje de lo urbano a partir de la noción de “posiciones sociales” en la ciudad, en el entendido de que el espacio habitado simboliza el espacio social (Bourdieu, 2007) y que los sujetos ocupan posiciones sociales que tienen su expresión a nivel espacial y urbano. Para ello, la técnica de investigación más usual son los grupos de discusión, cuyo criterio de distinción son las posiciones sociales —definidas por el nivel socioeconómico y la franja etaria, tomando en cuenta el género y el lugar de residencia de las participantes. En esta línea, uno de los trabajos más recientes es el de Filardo et al. (2019), donde las autoras constatan que las representaciones que las habitantes de Montevideo tienen de la ciudad y sus barrios difieren según su posición social. En este marco, plantean que “la segregación socioespacial tiene vínculos, necesariamente, con la representación de quienes son los ‘otros’ que residen en los barrios —connotados como lugares de esos otros— y con la identificación del lugar propio (territorial y social)” (Filardo, et al., 2019: 187-88). De esta forma, la distinción de espacios en el territorio, permite visualizar procesos de distinción de grupos sociales. Así las representaciones sobre ‘nosotros’ y la identificación de ‘otros’ expresan formas diferenciales de experimentar la segregación urbana según la posición social (Filardo et al., 2019). Sin embargo, las autoras plantean que si bien las diferentes posiciones sociales atribuyen características distintas a cada una de las zonas de la ciudad, todas conforman los mismos grupos de barrios⁹, lo cual demuestra “la

⁹ Por ejemplo, independientemente de la connotación que le otorgan a dichos barrios, todos agrupan a Pocitos, Carrasco y Punta Gorda, y a Marconi, 40 Semanas y Casavalle.

consolidación que adquiere, en la experiencia urbana de los habitantes de Montevideo, la segregación socioespacial” (Filardo, et al., 2019: 213).

Por otro lado, también podemos encontrar investigaciones sociológicas como la de Aguiar (2016) o la de Álvarez Rivadulla (2019) que proponen abordajes metodológicos multi metódicos para construir miradas más complejas sobre el objeto de estudio, lo cual no suele ser habitual en la sociología nacional.¹⁰

4.2.3. Investigar en contextos barriales: Punta Carretas y Flor de Maroñas

Como vimos, en muchas investigaciones sobre Montevideo y otras ciudades latinoamericanas los barrios demuestran ser un elemento de relevancia en el análisis de la ciudad. En las investigaciones cuantitativas los barrios muchas veces son la unidad geográfica de medida de la segregación, o la unidad comparativa para establecer diferencias entre zonas de la ciudad. En los trabajos etnográficos, los barrios suelen ser los contextos específicos en los que se indaga en la experiencia, los conflictos y la producción de subjetividad en la ciudad. Asimismo, los estudios sociológicos con enfoque cualitativo constatan que las posiciones sociales encuentran su correlato en los barrios de la ciudad y que las representaciones de los barrios de Montevideo pueden expresar la forma en que las habitantes perciben y significan la ciudad y sus fronteras. De este modo, más allá de la diversidad de abordajes de la ciudad de Montevideo existente en la literatura, los barrios aparecen como una categoría transversal.

En este marco, dado el alcance de esta investigación, se optó por realizar un estudio comparativo de la experiencia urbana de habitantes de dos barrios, que representan posiciones disímiles en la ciudad. Tanto Punta Carretas como Flor de Maroñas son barrios emblemáticos y consolidados de Montevideo, de los más antiguos de la ciudad¹¹. Punta Carretas es un barrio ubicado sobre la franja costera sureste, dentro de la zona más próspera de Montevideo, y forma parte de los cinco barrios mejor posicionados respecto a la satisfacción de necesidades básicas (Aguiar, 2016). Hasta los años 80’ aproximadamente, Punta Carretas fue un barrio que pese a su cercanía al Centro mantenía cierta marginalidad, dado que albergaba una cárcel. Con el cierre de esta penitenciaría y la posterior apertura en 1994, en el mismo predio, de un distinguido centro comercial —el Punta Carretas Shopping— el barrio asiste a una transformación radical, que se imbrica con otros procesos que vivía la urbe (Martínez, 2004). “La impronta del shopping desborda ampliamente sus muros” afirma Martínez (2004: 6), para explicar la escalada de los precios inmobiliarios, la

¹⁰ Si bien hasta aquí se mencionaron algunas investigaciones, debemos decir que el estudio de la ciudad de Montevideo es, evidentemente, más amplio del que aquí puede alcanzar a reseñarse. Puede encontrarse en el libro “Habitar Montevideo. 21 miradas sobre la ciudad” (Aguiar et al., 2019), un ejemplo de la variedad multidisciplinar de abordajes existentes.

¹¹ En el Anexo (p. 71) puede encontrarse la ubicación de los barrios en Montevideo y sus límites.

proliferación de modernos edificios de apartamentos, la instalación de múltiples locales comerciales y la alteración de la dinámica de un barrio residencial que cambia de ritmo y de “categoría”, para volverse un punto neurálgico de la nueva dinámica montevideana y del circuito de las clases acomodadas de la ciudad.

Flor de Maroñas, por su parte, se ubica sobre el eje noreste de la ciudad, en la periferia urbana, con un nivel de satisfacción de las necesidades básicas muy inferior al de Punta Carretas (Aguiar, 2016). Durante la primera mitad del siglo XX, sobre todo a partir de la instalación de fábricas textiles, Flor de Maroñas se consolida como un barrio industrial y asiste a un crecimiento de su población, fundamentalmente compuesta por trabajadores. A partir de los años 70, con el estancamiento económico, el barrio vive un proceso de empobrecimiento y asiste a la llegada de nuevos habitantes, que se instalan en asentamientos irregulares (Rodríguez, 2019). A su vez, durante los 80’ y 90’ se construyen conjuntos habitacionales de interés social; desde los 2000, cooperativas de vivienda por ayuda mutua; y en la última década, realojos de poblaciones provenientes de otras partes de la ciudad. Esto conduce a un significativo proceso de diversificación de los espacios residenciales en el barrio, que se suman al tradicional “barrio histórico” —casas independientes de mediados de siglo que conforman el “casco” y el centro del barrio— (Rodríguez, 2019).

Como vimos, de acuerdo con la bibliografía, la creciente fragmentación de los sectores populares es una de las tendencias recientes de la segregación residencial en América Latina (Sabatini y Sierralta, 2006). Si bien la presencia consolidada de este patrón en Montevideo aún es debatida, podemos afirmar que algunas zonas de la ciudad presentan formas de segregación más focalizadas (Aguiar, 2016; Serna y González, 2017). Esto evidencia, sobre todo en las zonas de mayor pobreza, la fragmentación de la población en segmentos cada vez más específicos. Del mismo modo, los estudios cualitativos en contextos urbanamente segregados y señados por la precariedad reflexionan sobre la fragmentación interna de estos territorios (Fraiman y Rossal, 2009; Álvarez Pedrosian, 2013).

De esta forma, si bien Flor de Maroñas no se ubica dentro de los casos extremos en relación a las condiciones de precariedad y es más heterogéneo que otros barrios populares de la periferia montevideana, justamente por ello es un caso paradigmático (Rodríguez, 2019): su segmentación interna permite indagar en una realidad socioterritorial cada vez más frecuente en Montevideo, que se alinea con patrones constatados a nivel latinoamericano. Flor de Maroñas contiene realidades urbanas diversas: permite acercarnos tanto a segmentos que representan las condiciones de vida más precarias en Montevideo, así como a otros con condiciones más intermedias. En este sentido, además, si bien la construcción del problema

de investigación es en principio dual (dos barrios), contiene en sí misma una pluralidad de realidades urbanas y lleva intrínseca la idea de fragmentación.

En síntesis, este trabajo pone en contraste las experiencias urbanas de habitantes de dos barrios que ocupan posiciones desiguales en la ciudad —uno situado en la franja próspera y otro en la periferia montevideana. Tanto frente a la escasez de referencias a los barrios de altos ingresos en la literatura (Filgueira y Errandonea, 2014), como a la creciente fragmentación de los sectores populares de la cual Flor de Maroñas es un caso paradigmático (Rodríguez, 2019), la indagación y comparación entre estos barrios presenta potencialidades.

5. Estrategia de investigación

5.1. Enfoque metodológico

En sintonía con la intención de situarnos en el intersticio entre la ciudad planificada y la ciudad habitada, proponemos un abordaje metodológico pluralista que haga posible ensayar múltiples miradas sobre la ciudad, buscando articular observaciones tanto sobre unidades administrativas y posiciones estructurales como sobre la vida urbana y elementos culturales.

En primera instancia, proponemos un abordaje descriptivo que permita enmarcar las posiciones sociales y urbanas estudiadas. Esta será una mirada a los “conjuntos sociales”, reconociendo la “potencia informacional del enfoque cuantitativo” para estos fines (Canales, 2006: 14). La intención es trabajar con datos agregados y variabilizar para “observar con un principio de comparabilidad o relacionalidad” los territorios en distintos ámbitos de su realidad, buscando representar sus poblaciones (Canales, 2006: 15).

Posteriormente, el centro y la densidad del trabajo se encuentran en la perspectiva cualitativa que nos permite abordar la experiencia. Nos interesamos especialmente, como plantea Vasilachis (2006: 28-29), “por la forma en la que el mundo es comprendido, experimentado, producido; por el contexto y por los procesos; por la perspectiva de los participantes, por sus sentidos, por sus significados, por su experiencia, por su conocimiento, por sus relatos”. En este marco, buscamos “dar sentido o interpretar los fenómenos en los términos del significado que las personas les otorgan” (Vasilachis, 2006: 24), procurando abordar la visión de los sujetos sobre sus propios mundos. De este modo, consideramos el proceso de investigación como interactivo, centrado en la escucha, privilegiando la palabra de las participantes. En este sentido, es necesario un abordaje “de tipo denso y de espíritu comprensivo” (Lindón, 2007a: 40), por lo que apostamos a una práctica de investigación interpretativa, multimetódica y reflexiva.

5.2. Diseño de investigación

De acuerdo con el planteo pluralista inicial, proponemos una estrategia de investigación “de aproximaciones sucesivas, iterativa” a través de una “superposición de planos relativamente independientes”, una “superposición de cartografías” (Aguiar, 2016: 42), como plantean varios trabajos recientes con perspectiva pluralista¹². De este modo, el presente estudio busca desplegar un diseño “en capas”, de modo de construir una descripción y análisis de la realidad urbana a través de distintos niveles en interacción. Para ello, se ponen en juego distintas técnicas de investigación que pueden permitir ese diálogo¹³. En el Anexo “Diseño de investigación” (p. 78) puede encontrarse un resumen de las correspondencias entre objetivos de investigación, técnicas y apartados del análisis.

En primer término, se realiza un análisis de datos secundarios cuantitativos, con el objetivo de caracterizar las posiciones de las habitantes en la ciudad, mediante una descripción demográfica y socioeconómica de la población de cada uno de los barrios. Este constituye un primer nivel de análisis. La segunda capa surge de la aplicación de la técnica de observación, y se compone de las observaciones y vivencias de la investigadora en el territorio durante el trabajo de campo. Este es un segundo nivel de análisis. La tercera capa implica al discurso de los sujetos sobre su vida en la ciudad, al cual accedemos mediante la técnica de grupos de discusión. De esta forma, las habitantes de cada barrio ‘hablan’ sobre las capas previas y su discurso multiplica y densifica el análisis de la realidad urbana, ofreciendo el nivel de información de mayor relevancia para el trabajo. Por último, en diálogo con la tercera capa, proponemos un último nivel de análisis compuesto por cartografías urbanas, siguiendo el planteo de Segura (2015: 75) de que “las diferencias en los modos de representar una ‘misma’ ciudad constituyen indicios que hacen posible comprender formas distintas de ver, vivir y significar la ciudad, que remiten a condiciones de vida, trayectorias biográficas y posiciones sociales desiguales”. Esta capa nos permite profundizar y espacializar la información obtenida a través del discurso.

En síntesis, la intención es cruzar cuatro perspectivas sobre los territorios —compuestas por distintos tipos de datos—, para construir una suerte de mapeo multidimensional. Estas capas funcionan como si fueran cuatro planos superpuestos que pueden dialogar, complementarse y también contradecirse. Vale decir, sin embargo, que estas

¹² Aguiar (2016) cita entre ellos a Soja (2000) y Pérez-Agote et al. (2010).

¹³ Vallés (1997) señala “cada técnica tiene puntos fuertes y débiles” por lo que es pertinente considerar “la conveniencia de afrontar las demandas de investigación de modo plural” (:300). A su vez, Lindón (2007: 7) destaca que “la investigación sobre imaginarios urbanos se enriquece por el recurso simultáneo tanto a metodologías cuantitativas como a las cualitativas”. De este modo, las potencialidades de las técnicas pueden enriquecerse mediante su combinación y hacer converger sus aportes en la investigación.

capas actúan en una “lógica del rompecabezas necesariamente incompleto”, una “lógica de los fragmentos densos pero siempre parciales” (Lindón, 2007a: 44), que en ningún caso agotan las posibilidades de interpretación de las dinámicas urbanas.

5.2.1. Muestreo y selección de casos

De acuerdo con Vera (2019) una de las posibilidades en la investigación sobre imaginarios urbanos es indagar sobre grupos particulares “a través de los que podemos analizar un imaginario urbano específico y delimitado” (:18), siendo el lugar de residencia y la condición social algunos de los criterios de segmentación posibles. En este sentido, el primer recorte de este trabajo es el socio-territorial. Como vimos, seleccionamos dos barrios de Montevideo, que entendemos expresan determinadas posiciones en la ciudad. Por ende, las poblaciones de estos dos territorios constituyen nuestro universo concreto de estudio.

En el caso del análisis de datos cuantitativos secundarios, trabajamos con la muestra representativa (ponderada) tomada por el Instituto Nacional de Estadística (INE) (2018) para cada uno de los barrios. Por otro lado, para los grupos de discusión, dado que estos no persiguen “la representación estadística, sino la representación tipológica, socio-estructural, de acuerdo con los propósitos de la investigación” (Vallés, 1997: 308), el muestreo inicial fue un muestreo categorial que buscó representar a la población de cada barrio según algunos criterios de inclusión. Siguiendo a Vallés (1997), buscamos una heterogeneidad entre grupos a partir del eje espacial-estructural (posición geográfica y social), y de la franja etaria. De este modo, el muestreo inicial para cada barrio fue de un grupo de jóvenes (entre 16 y 25 años), uno de personas adultas (entre 26 y 64 años) y uno de personas mayores (mayores de 65 años). A su vez, para la heterogeneidad intra-grupos se tuvo especialmente en cuenta el género y se buscó que estuvieran integrados por mujeres y varones¹⁴.

5.3. Sobre las técnicas de investigación y su aplicación

A continuación, nos centramos en las técnicas de investigación seleccionadas y en algunos aspectos de su aplicación. En el Anexo “Trabajo de campo” (p. 79) puede encontrarse información más detallada al respecto del abordaje de la población, la concreción de los grupos de discusión y las pautas e insumos utilizados.

¹⁴ Las categorías utilizadas para la variable género son binarias (mujeres cis o varones cis) porque no participaron personas con otras identidades de género en el estudio. Esto representa una falencia del trabajo de campo; hubiera sido deseable incorporar la experiencia en la ciudad de personas con identidades no hegemónicas para obtener un relato más completo.

5.3.1. Análisis de datos cuantitativos

El trabajo con datos cuantitativos secundarios consistió en el procesamiento y análisis de un conjunto de variables demográficas y socioeconómicas para los barrios Punta Carretas y Flor de Maroñas, a partir de la base de datos de personas y hogares de la Encuesta Continua de Hogares (ECH) del año 2018 del INE. Los procesamientos fueron realizados en SPSS, limitándose a procedimientos bi-variados. La aplicación de esta técnica tuvo el objetivo de desarrollar una descripción y comparación de los barrios estudiados en términos poblacionales, que puede encontrarse en el primer apartado del análisis.

5.3.2. Observación

La observación fue una técnica de aplicación permanente mientras duró el trabajo de campo y consistió en el registro de apreciaciones, sensaciones y vivencias del proceso, respecto a los recorridos territoriales, los lugares visitados, los vínculos e intercambios establecidos y las situaciones observadas y vividas. Esta técnica es concebida como complementaria en el trabajo, por lo que sus resultados se incorporan de manera transversal en el análisis.

5.3.3. Grupos de discusión

Más allá de que fue deseable complementarla con otras técnicas para conformar el relato multiescalar al que nos referimos previamente, el grupo de discusión es la técnica fundamental y vertebradora del diseño de esta investigación. El grupo de discusión es una técnica de conversación, que pertenece a la familia de las entrevistas grupales y abarca una amplia diversidad técnica. Los grupos de discusión se presentan como “un marco para captar las representaciones ideológicas, valores, formaciones imaginarias y afectivas, etc., dominantes en un determinado estrato, clase o sociedad global” (Ortí, 1989, en Vallés, 1997: 286). La riqueza del grupo de discusión como técnica sociológica radica en el valor de la interacción grupal. Según Vallés (1997), este posibilita la generación de un material cualitativo único, cuya particularidad reside en la co-presencia de varios entrevistados, donde la situación grupal pauta una dinámica en la que las intervenciones surgen como respuestas concatenadas a las intervenciones previas. Siguiendo a Jarrett (1993), Vallés (1997) plantea que “la interacción es el método” (:304). Por ello, los grupos de discusión producen información de distinta índole a la que se produce en una entrevista individual.

Si el universo del sentido es grupal (social), parece obvio que la forma del grupo de discusión habrá de adaptarse mejor a él que la entrevista individual (...) la reordenación del sentido social requiere de la interacción discursiva, comunicacional (...) reproducir y reordenar el sentido precisa del trabajo del grupo. (Canales y Peinado, 1994, en Vallés, 1997: 305)

Es relevante mencionar que en este estudio ensayamos versiones más y menos ortodoxas de los grupos de discusión, según las características de la población y las posibilidades que otorgaba el campo. En esta línea, realizamos algunos grupos de discusión propiamente dichos, en espacios neutros, con participantes que no se conocían. En cambio, en otros casos la técnica se asimiló a grupos focales o entrevistas colectivas en espacios menos neutrales y con grupos previamente conformados. A pesar de ello, se buscó preservar en todas las instancias el grado de homogeneidad - heterogeneidad (Vallés, 1997), respetando el criterio de “heterogeneidad posible” o “inclusiva” (Ibáñez, 1979), para favorecer la compatibilidad comunicativa y maximizar la interacción del grupo (Vallés, 1997).

La reformulación de la técnica se debió fundamentalmente a las dificultades que se presentaron en el trabajo de campo en Flor de Maroñas. En primer lugar, el contacto con las participantes fue más complejo de establecer y pocas veces pudo ser directo: la mayoría de las veces fue realizado a través de intermediarios (instituciones, organizaciones o referentes barriales). Esto dificultó la capacidad de la investigadora de convocar a participantes que no se conocieran entre sí y coordinar encuentros por fuera de las dinámicas de los espacios de referencia territoriales. A su vez, Flor de Maroñas demostró ser un barrio muy heterogéneo, tal como indica la bibliografía, con gran diversidad de configuraciones habitacionales que fraccionan el barrio. Esto hizo muy complejo recoger una voz barrial por franja etaria como en Punta Carretas. De hecho, resultó más valioso conocer distintos discursos sobre lo urbano que surgen según la posición diferencial de las personas en el territorio.

Este proceso condujo a una necesaria reformulación de la aplicación de la técnica de investigación en Flor de Maroñas, para poder seguir adelante con el trabajo. Con el criterio de mantener la dinámica grupal/colectiva, la decisión metodológica fue convocar grupos focales o entrevistas colectivas en grupos ya formados, o entre personas con cierta identidad común, incorporando como variable de relevancia el tipo de configuración habitacional en que residen las personas. Queda pendiente, una reflexión más profunda sobre este punto, a partir de los antecedentes bibliográficos que han trabajado en el barrio y de la experiencia puntual de este trabajo. El abordaje diferencial a los territorios, habla mucho de cada uno de ellos, pero también de nuestra posición, nuestras decisiones y nuestras posibilidades como investigadoras.

En síntesis, se realizaron grupos de discusión, grupos focales, entrevistas colectivas e individuales. El muestreo final, incorporando el criterio de configuraciones residenciales para Flor de Maroñas, fue el siguiente:

	Punta Carretas	Flor de Maroñas
Jóvenes	Grupo de discusión	Entrevistas colectivas <i>Barrio histórico / Asentamientos</i>
Adultas	Grupo de discusión	Entrevista colectiva y entrevista individual <i>Asentamientos</i>
Mayores	Grupo de discusión	Grupo focal <i>Barrio histórico / Cooperativas</i>

Es importante mencionar que estas instancias tuvieron como objetivo generar material para la investigación, pero además, procuraron habilitar espacios de diálogo en la comunidad, ofreciendo una oportunidad para reflexionar de forma colectiva sobre algunos asuntos de la vida cotidiana en la ciudad.

Asimismo, es preciso puntualizar que en todas las instancias la mayoría de las participantes fueron mujeres, dado que en general estas mostraron mayor disposición a participar de los encuentros. Incluso, en el grupo de mayores de Punta Carretas y de jóvenes de Flor de Maroñas, las participantes fueron todas mujeres. Esto se contempla en el análisis.

5.3.4. Cartografías urbanas

Las cartografías urbanas son herramientas teórico-metodológicas para la comprensión de la espacialidad del habitar urbano y suelen ser utilizadas de modo complementario a otras técnicas (De Alba, 2006; Ursino, 2016). En el presente trabajo esta técnica permitió *espacializar* el discurso de las participantes y contar con representaciones gráficas que brindan información más precisa respecto a percepciones y valoraciones del espacio del barrio y la ciudad. En cuanto a su aplicación, los mapeos fueron incorporados a la pauta de los grupos de discusión y se desarrollaron en ese marco. Por cuestiones de tiempo, se apostó a intervenciones de índole global o panorámica (Valverde, 1989), partiendo de mapas administrativos convencionales. Se propusieron intervenciones guiadas de un mapa de Montevideo de forma individual y de un mapa del barrio de manera colectiva.

6. Análisis

En este capítulo presentamos el análisis del material generado durante el trabajo de campo, a partir del procesamiento de datos cuantitativos secundarios, de la observación en los territorios, de los mapeos y, fundamentalmente, de los grupos y entrevistas. La perspectiva del

análisis está orientada por los conceptos y categorías presentadas previamente, y se organiza de acuerdo a los objetivos de investigación.¹⁵

La intención es partir de la experiencia urbana y avanzar hacia los imaginarios urbanos que se gestan desde estas experiencias. En tanto postulamos experiencias urbanas situadas, el primer apartado se vincula a las posiciones de los sujetos en la ciudad. Este se compone por una caracterización poblacional de los barrios, que permite comprender las posiciones sociales y urbanas desde las que los sujetos viven la ciudad y, por otro lado, por el análisis de la experiencia barrial, entendida como la experiencia urbana más inmediata. Partir del barrio tiene un doble sentido: es el punto de inicio de la estructura lógico-secuencial de nuestro análisis, pero también es desde donde parten los sujetos hacia la ciudad: desde ahí nace y se organiza su experiencia, que es situada. El segundo apartado refiere a los movimientos urbanos que se despliegan desde cada posición. Por un lado, analizamos la experiencia de movilidad de las habitantes de cada barrio, indagando sobre el nivel de acceso y las distancias relativas de cada barrio respecto a la ciudad. Seguidamente, profundizamos en sus recorridos urbanos habituales, con la intención de conocer sus mapas cognitivos y comprender qué ciudad conocen y habitan los sujetos según el barrio en el que viven. El tercer apartado expone los imaginarios urbanos que se construyen a partir de estas experiencias. Por un lado, presentamos las imágenes que surgen de la experiencia cotidiana de habitar la ciudad y, por último, nos centramos en las construcciones de ‘nosotros’ y ‘otros’ en relación a los ejes discursivos de conjunción y disjunción. Así, mediante esta estructura analítica, las experiencias que surgen desde cada realidad barrial nos habilitan a discutir ideas de ciudad.

Este análisis cuenta con dos anexos específicos: por un lado, el Anexo “Descripción cuantitativa de los barrios” (p. 88), donde se realiza un análisis exhaustivo de todas las variables consideradas para la caracterización poblacional de los barrios y, por otro lado, el Anexo “Análisis cualitativo” (p.108), que contiene las síntesis gráficas del análisis cualitativo.

6.1. Experiencias urbanas situadas: vivir la ciudad desde un barrio

6.1.1. Caracterización poblacional de las posiciones

Los abordajes nacionales de la segregación se han centrado fundamentalmente en la distribución de las desigualdades sociales en el territorio urbano; en definitiva, en cómo se plasma la estructura social en la ciudad (Veiga y Rivoir, 2001, 2009; Kaztman et al., 2004, 2008; entre otros). En este sentido, Veiga y Rivoir (2009) plantean que la segregación urbana

¹⁵ En el Anexo (p. 78) puede encontrarse un resumen de las correspondencias entre objetivos de investigación, técnicas y apartados del análisis.

y la desigualdad social son fenómenos que se retroalimentan “en la medida que la posición y la identidad de una determinada área, está condicionada por su estructura socioeconómica” (:109). En este marco, resulta relevante caracterizar demográfica y socioeconómicamente los barrios estudiados, de forma de poder describir las posiciones que ocupan en la estructura social y urbana. De este modo, el presente trabajo propone entender a estos territorios como representativos de un conjunto de barrios de la ciudad, como expresiones o ejemplos de una posición determinada que los excede en tanto casos concretos.

Por ello, de acuerdo con el primer objetivo específico de esta investigación, nos proponemos describir los barrios Punta Carretas y Flor de Maroñas —puntualmente las condiciones demográficas y socioeconómicas de su población—, para dar cuenta de las posiciones que ocupan sus habitantes en la ciudad. Esta descripción se elaboró mediante el procesamiento de datos cuantitativos, a partir de la base de datos de personas y hogares de la ECH 2018 del INE. La descripción se basa en procedimientos bi-variados que permiten caracterizar y comparar los barrios según algunas dimensiones. En este marco, a partir del análisis de 24 variables vinculadas a seis núcleos temáticos —datos demográficos, movilidad residencial, condiciones económicas, trabajo, educación y vivienda—, se constatan realidades socioeconómicas notoriamente disímiles entre los dos barrios. En este sentido, Punta Carretas se presenta como un barrio con niveles mucho más favorables en las condiciones socioeconómicas de su población, mientras que Flor de Maroñas revela niveles más altos de precariedad en las condiciones de vida de sus habitantes. A continuación, presentamos una síntesis de los principales resultados; por lo que la descripción exhaustiva de los barrios, con todas las variables consideradas, puede encontrarse en el Anexo “Descripción cuantitativa de los barrios” (p. 88).

En cuanto a las características demográficas, comenzando por la ascendencia étnico-racial, observamos que en Flor de Maroñas hay mayor proporción de personas afrodescendientes: 16%, frente a un 3% en Punta Carretas, se identifican como afro o negras. Por otro lado, la población de Punta Carretas se presenta más envejecida y con franjas etarias más homogéneas que la de Flor de Maroñas. En este último, observamos que el 43,2% de la población es menor de treinta años, lo cual coincide con las afirmaciones de Filgueira y Errandonea (2014) sobre la concentración de población joven en la periferia urbana y la relación entre el ciclo de vida y la precariedad. A su vez, en Flor de Maroñas hay más mujeres que tienen hijos/as y, si nos concentramos en las mujeres de 15 a 19 años, en Punta Carretas ninguna de ellas es madre, mientras que en Flor de Maroñas el 9,5% tiene hijos/as, por lo que el porcentaje de madres adolescentes es significativamente superior. Estas observaciones

pueden vincularse a la relación entre el comportamiento reproductivo y las tasas de fecundidad con la composición social del barrio de la madre, constatada por la literatura (Filgueira y Errandonea, 2014)¹⁶.

Sobre las condiciones económicas de cada barrio, las diferencias entre ambos en cuanto a los ingresos son muy amplias, siendo la media de los ingresos per cápita para Flor de Maroñas de \$21.328 pesos uruguayos y para Punta Carretas de \$70.825. Este último presenta, además, una heterogeneidad mucho mayor en los ingresos, que es coherente con las afirmaciones de Serna y González (2017: 582), respecto a que “la zona más rica de la ciudad es la que tiene una composición interna más desigual y heterogénea desde el punto de vista económico, y donde se percibe una mayor variabilidad de ingresos”. A su vez, los niveles de pobreza son más altos en Flor de Maroñas: 16,2% de personas viviendo en hogares pobres en el barrio, frente a un mínimo 0,4% en Punta Carretas.

En relación a las condiciones de trabajo, en Punta Carretas se registra un nivel de desocupación algo menor que en Flor de Maroñas —tasas de desocupación de 5,8% y 8,7% respectivamente. A su vez, las cifras de variables vinculadas al empleo esbozan condiciones disímiles de trabajo en ambos barrios, sugiriendo mayor precariedad en los empleos en Flor de Maroñas. Respecto a la inserción ocupacional cabe destacar que mientras casi la quinta parte de las personas ocupadas en Punta Carretas son patronas/es —18,8%—, en Flor de Maroñas sólo el 1% se ocupa en esta categoría. Vale la pena reflexionar sobre estos resultados a la luz de lo planteado por la literatura respecto a la influencia de las desigualdades laborales y económicas en los procesos de segregación urbana (Kaztman et al., 2008) y a la afirmación de que “la combinación y perduración de la segmentación laboral y residencial va agudizando la polarización urbana” (Filgueira y Errandonea, 2014: 36).

Respecto a la educación —dimensión probadamente relevante por diversas investigaciones sobre la ciudad (Veiga y Rivoir, 2001, Kaztman y Retamoso, 2006; Kaztman et al., 2008)—, podemos decir que la deserción del sistema educativo es decididamente más elevada en Flor de Maroñas, a la vez que ocurre de forma más temprana. Por ejemplo, mientras que el 30,7% de las personas mayores de 24 años en Flor de Maroñas alcanzaron primaria como máximo nivel educativo, en Punta Carretas este es el máximo nivel alcanzado por tan solo el 2,6% de la población. En el otro extremo, mientras que en Punta Carretas la gran mayoría de las personas mayores de 24 años —69,9%— alcanzó el nivel universitario, en Flor de Maroñas solo el 9,1% presenta este nivel como el máximo alcanzado. Ahondando, sobre los años de educación, podemos ver que en Flor de Maroñas la mayor concentración de

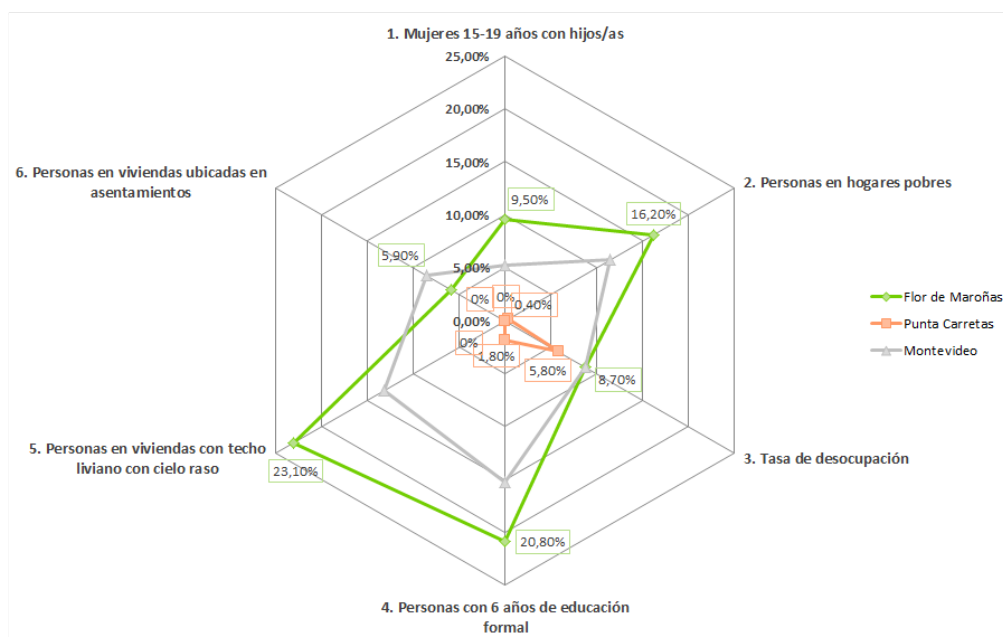
¹⁶ De acuerdo con Filgueira y Errandonea (2014), la concentración de población joven en la periferia y los diferenciales de fecundidad entre zonas de la ciudad “tienden a reproducir y fortalecer una geografía urbana etaria muy marcada” (:32).

casos está en los seis años de educación formal —20,8%—, lo que es análogo a concretar primaria, mientras que Punta Carretas esta categoría sólo concentra al 1,8% de las personas mayores de 24 años. Por el contrario, la concentración de casos más alta en Punta Carretas se da en los dieciséis años de educación formal —16,9%—, lo que es análogo a alcanzar cuatro años de enseñanza terciaria; cifra que en Flor de Maroñas desciende a 3,7%.

Sobre la vivienda, mientras que en Punta Carretas, la gran mayoría —60,4%— accede a una propiedad, podemos decir que en Flor de Maroñas existe una mayor heterogeneidad en las formas de tenencia, lo cual sugiere el despliegue de una diversidad más amplia de estrategias para el acceso a la vivienda. Asimismo, los datos indican que en Flor de Maroñas es mayor la heterogeneidad respecto a la calidad de las viviendas y que el barrio presenta una proporción más alta de construcciones precarias. Si nos concentramos en el material predominante en los techos, podemos ver que la categoría de techos livianos con cielo raso concentra el 23,1% de los casos en Flor de Maroñas, mientras que en Punta Carretas no se encuentran personas en viviendas con este tipo de techos. Por otro lado, en Flor de Maroñas observamos una mayor concentración de personas por habitación en los hogares, y el nivel de hacinamiento es superior. Por último, respecto a la cantidad de personas que habitan en viviendas ubicadas en asentamientos irregulares —fenómeno urbano de especial relevancia en el análisis de la segregación en Montevideo (Kaztman et al, 2008; Filgueira y Errandonea, 2014; Álvarez Rivadulla, 2019)—, mientras que en Punta Carretas el porcentaje es nulo, en Flor de Maroñas hay un 5,9% de personas viviendo en estas condiciones.

A continuación presentamos, a modo de resumen, un gráfico radial que incluye seis categorías de las variables consideradas y nos permite comparar ambos barrios para visualizar con claridad las diferencias entre ellos. Las categorías indican que a mayor concentración de casos —mayor porcentaje—, más desfavorables son las condiciones socioeconómicas de la población del barrio. Por lo tanto, cuanto más amplia es el área delimitada por la línea que une los valores de cada barrio, estamos ante condiciones de vida más precarias.

Gráfico 1: Síntesis gráfica de **condiciones socioeconómicas¹⁷ según barrio¹⁸**. Porcentajes. 2018.



Elaboración propia en base a ECH 2018 (INE).

Este análisis pone de manifiesto que las diferencias entre los territorios estudiados, en términos demográficos y socioeconómicos, son sustantivas. De este modo, concluimos que las condiciones materiales y sociales de las vidas que allí se desarrollan son profundamente desiguales, y distantes entre sí.

A partir de algunos antecedentes, que presentan la *composición social* del barrio (Kaztman et al., 2004, 2008) y la *posición social* de las habitantes de la ciudad (Filardo et al., 2006, 2009, 2019) como elementos de relevancia en el análisis de la segregación y el habitar urbano, proponemos, en el sentido de Segura (2015, 2019) que la *posición social y urbana* que los sujetos ocupan en la ciudad de acuerdo al barrio en el que viven, funciona como una plataforma para su experiencia urbana. Esto conduce, necesariamente, al desarrollo de experiencias urbanas distintas y desiguales según la zona de la ciudad en que las personas viven. Si bien asumimos que las posiciones de los sujetos son múltiples —de género, etaria, étnico-racial, de clase, etc.—, los datos reafirman que la posición territorial, barrial, también es social, y que implica condiciones de existencia específicas. En este marco, la información analizada permite afirmar que las posiciones sociales y urbanas desde las cuales las

¹⁷ A continuación, el detalle de las variables seleccionadas por núcleo temático, y de las respectivas categorías observadas:

1- Demográfico: fecundidad adolescente - porcentaje de mujeres de 15 a 19 años que tienen hijos.

2- Económico: pobreza - porcentaje de personas viviendo en hogares pobres.

3- Trabajo: tasa de desocupación - porcentaje de personas desocupadas dentro de la población económicamente activa.

4- Educación: años de educación - porcentaje de personas mayores de 24 años que completaron 6 años de educación formal.

5- Vivienda: calidad de la vivienda (expresada en material predominante en los techos) - porcentaje de personas viviendo en hogares con techos livianos con cielo raso.

6- Vivienda: viviendas en asentamientos - porcentaje de personas en viviendas ubicadas en asentamientos.

¹⁸ Incluye la media de la ciudad de Montevideo para cada categoría como parámetro de referencia.

habitantes de Punta Carretas y Flor de Maroñas viven la ciudad son muy disímiles, por lo que podemos esperar que las experiencias urbanas que a partir de allí se desarrollan también sean distintas y desiguales, dado que las posiciones habilitan ciertos tipos de experiencia y no otros.

A su vez, en tanto entendemos a Punta Carretas y Flor de Maroñas como representantes de determinadas posiciones en la ciudad que los exceden en tanto casos concretos, esperamos que conocer la experiencia urbana de sus habitantes pueda darnos pistas al respecto de cómo se vive la ciudad según la zona de ella en la que se resida —contrastando las experiencias que se gestan desde la zona próspera, costera sureste, con las que se gestan desde áreas más periféricas, donde encontramos condiciones de vida más precarias.

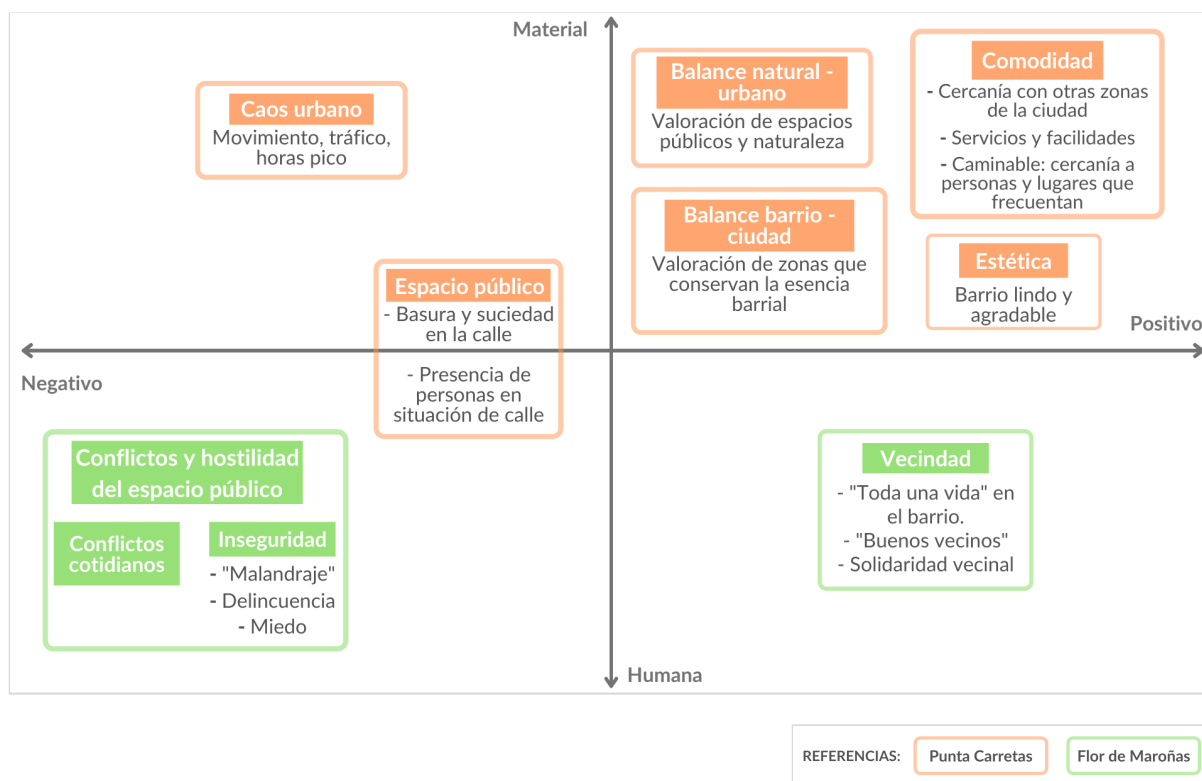
6.1.2. Experiencia urbana inmediata: habitar el barrio

En tanto entendemos al barrio como la posición social y urbana que funciona como plataforma para la experiencia de los sujetos en la ciudad, resulta conveniente, en primer lugar, analizar cómo se estructura la experiencia urbana de los sujetos desde el territorio que habitan. En este sentido, el objetivo de esta sección es dar cuenta de la experiencia más inmediata: la experiencia barrial, aquella que tiene lugar ni bien las personas salen de sus casas. Para ello, de acuerdo con el segundo objetivo específico de esta investigación, indagamos en los usos, prácticas, formas de habitar y de apropiarse de cada uno de los barrios y las consiguientes valoraciones que hacen los sujetos al respecto. En este sentido, observamos cómo describen el barrio, cómo relatan su experiencia barrial y qué percepciones, emociones e ideas asocian a la misma. Así, caracterizamos cada barrio desde la experiencia, indagando en las implicancias de habitar la ciudad residiendo en cada uno de ellos.¹⁹

A continuación presentamos una síntesis gráfica de los discursos sobre la experiencia barrial en cada uno de los territorios estudiados. En este análisis, las ideas, percepciones y valoraciones de los sujetos se organizan en torno a dos ejes. Por un lado, el eje valorativo (horizontal), que distingue hacia la izquierda las valoraciones negativas, lo que los sujetos rechazan del barrio y la vida en él, y hacia la derecha las valoraciones positivas, lo que los sujetos aprecian. Por otro lado, el eje referencial (vertical) que implica la dimensión de la experiencia en que los sujetos ubican sus referencias sobre lo barrial: hacia arriba la dimensión material, y hacia abajo la dimensión humana.

¹⁹ En el análisis, procuramos sintetizar y destacar los elementos más consensuados respecto a la experiencia barrial de las habitantes de cada barrio. Sin embargo, como mencionamos antes, si bien tomamos contextos relativamente homogéneos, cada territorio es múltiple y complejo. Por ello, donde existen diferencias en las apreciaciones según el género, la franja etaria o la configuración habitacional donde residen las participantes, se realiza la distinción pertinente.

Imagen 1: Síntesis gráfica de discursos en relación a la experiencia barrial. Punta Carretas y Flor de Maroñas, 2019.²⁰



Elaboración propia en base a grupos de discusión.

En primer lugar, podemos observar que las apreciaciones y valoraciones sobre la experiencia barrial de cada territorio se distribuyen de una forma particular según los ejes. Por un lado, el discurso de las habitantes de Punta Carretas se concentra en la parte superior, en las referencias a cuestiones materiales y, sobre todo a la derecha, en valoraciones positivas. Por el contrario, las apreciaciones sobre Flor de Maroñas se ubican en la parte inferior, con referencias fundamentalmente a cuestiones humanas, y hacia la izquierda, en las expresiones negativas.

Ahondando, tal como consta en la síntesis gráfica, Punta Carretas es un barrio muy bien valorado por sus habitantes, que lo consideran lindo, confortable y agradable para desarrollar la vida. Uno de los factores más destacados es la comodidad que ofrece el barrio, que hace que tengan "todo al alcance". En primer lugar, porque el barrio ocupa un territorio relativamente pequeño, lo que hace que las distancias sean caminables y permite que sus habitantes se sientan cerca de las personas que conocen y de los lugares que frecuentan. Esto es especialmente notorio en las personas jóvenes, que desarrollan la mayor parte de su vida dentro del barrio. Asimismo, es un barrio que por su carácter céntrico está cerca de otros barrios de la ciudad que sus habitantes frecuentan, como el Centro. Por otro lado, también valoran la cercanía de una multiplicidad de servicios y facilidades que el barrio ofrece —una

²⁰ Esta imagen puede verse en tamaño más amplio en el Anexo (p. 108).

variedad de locales comerciales y servicios de todo tipo, inclusive, como vimos, un importante centro comercial. Todas estas *cercanías* hacen de Punta Carretas un barrio muy cómodo para vivir.

“A mí lo que más me gusta es que tengo todo cerca. Creo que la primera vez que me tomé un ómnibus sola, sola-sola, fue cuando tuve que empezar a ir a estudiar. Porque a todos lados iba caminando. O sea, ya sea el shopping, el liceo, la escuela, (...) el inglés, los scouts, la parroquia, todas mis actividades están en el barrio, o sea jamás hice cosas que estuvieran lejos, digamos.” (PC, Mujer joven)²¹

“PM: Es comodísimo, donde estoy yo en Punta Carretas es hiper cómodo, tengo todo. Bajo del edificio: tengo tres cajeros, o sea... tengo todo. / PM: Servicios, todos. / PM: Y mis hijos ya son grandes, la facultad de mis hijos también, quedan todas relativamente cerca, que se manejan o caminando o en ómnibus, pero en trayectos cortos.” (PC, Adultas)

“PM: ¡Yo tengo un cine abajo! O sea, ¿qué más querés que tener un cine abajo?” (PC, Mujer adulta)

Por otro lado, las habitantes de Punta Carretas destacan enfáticamente lo positivo del balance entre lo urbano y lo natural en su experiencia barrial. Lo ‘urbano’ está vinculado a que es un barrio profundamente urbanizado, con gran movimiento y gran cantidad de servicios; lo ‘natural’, en cambio, tiene que ver con la cantidad de espacios públicos con los que cuenta, como la Rambla, el Parque Rodó o el Parque Villa Biarritz. Así, los espacios de naturaleza parecen funcionar como instancias de calma que contrarrestan la ajetreada e intensa vida urbana de Punta Carretas. De este modo, el componente natural equilibra al barrio y, además de otorgar espacios específicos para el disfrute, permite disfrutar del barrio en su conjunto, al salpicarlo con espacios de verde, de aire y de mar.

“Sí, un poco el contraste entre lo urbano y lo natural, digamos, que no todos los barrios tienen. Que tenes espacios verdes y tenes partes de ciudad donde conseguís lo que quieras, tenes todos los servicios. Y de repente un lugar para relajarte, tomar mate tranqui.” (PC, Varón joven)

Otro de los balances señalados como positivos es el equilibrio entre barrio y ciudad que ofrece la experiencia urbana en Punta Carretas. Por un lado, como vimos, es un barrio de intenso movimiento y actividad, con muchísimos servicios y una importante vida urbana, lo que lo asemeja a una lógica de ciudad. Sin embargo, sus habitantes identifican espacios del territorio que las remiten a un “barrio-barrio”: valoran que Punta Carretas aún tenga zonas que preservan una dinámica barrial.

“Una de las cosas que me gusta mucho, que me parece maravilloso, es que vos estás en 21 de setiembre, es mucho tránsito, mucha luz, mucho ruido y te metes una cuadra para adentro y es un silencio, escuchas los

²¹ Las citas serán referidas del siguiente modo: - Cuando se cite una intervención de una sola persona se indicará al final: (barrio, género y franja etaria) y en Flor de Maroñas se agrega el tipo de configuración habitacional donde reside la persona (‘BH’, para barrio histórico y cooperativas, ‘Asent.’, para asentamientos). - Cuando se cite una conversación se distinguirá el género del hablante (‘PM’, para participantes mujeres; ‘PV’, para participantes varones; ‘M’ para la moderadora) y se indicará al final: (barrio, franja etaria).

pájaros sonando. O sea, no sé si en todos lados pasa, y me parece espectacular. Y después, me parece que si bien es un barrio que ha crecido mucho en los últimos años, creo que mantiene todavía esa identidad de barrio, de tener el kiosko de siempre, la carnicería de siempre. Un barrio que de última no terminó siendo copado por los Kinko y los Frog.” (PC, Varón joven)

De este modo, la valoración positiva del barrio tiene mucho que ver con los *balances*. No es que desprecien lo urbano, y valoren especialmente lo natural o lo barrial. Por el contrario, lo que valoran es justamente el equilibrio que ofrece Punta Carretas entre estos elementos. Es en la interacción donde encuentran la satisfacción.

Por otro lado, se observa una percepción muy positiva del barrio en relación a lo estético: sus habitantes lo consideran esencialmente un barrio “lindo”, que es agradable habitar y transitar. De todos modos, para las personas adultas, la apreciación por la belleza del barrio contrasta con la presencia en el espacio público de la acumulación de basura o de las personas en situación de calle que allí habitan. Nos referiremos a este punto más adelante.

“PM: Igual en Punta Carretas hay gente durmiendo en la calle... / PM: ¡Sí, sí! Pero no deja de ser bonito Punta Carretas igual aunque haya gente en la calle.” (PC, Adultas)

“PV: Tengo la sensación, cada vez más, de que estamos empezando a vivir todos en un gran cantegril. Creo que se produjeron los micro-asentamientos. Se inventaron, así como salieron los micro-basurales, que vinieron con las volquetas, ahora tenemos los micro-asentamientos, porque tenemos gente durmiendo por todos lados, en la calle. / PM: Sí, sí, en todas las manzanas. / PV: Y arman su carpa, tiran su techo, se cubren con las frazadas. (...) Así que creo que ahora, poco a poco estamos empezando a vivir todos en una especie de asentamiento. Claro, yo vivo en una casa con muy buena calefacción, mucho confort. Pero todo alrededor... / PM: Pero en la puerta de tu casa salís y tenes a alguien viviendo en la vereda.” (PC, Adultas)

A su vez, como vimos, sus habitantes describen a Punta Carretas como un barrio de mucho movimiento y vida activa. Sin embargo, cuando esta dinámica se vuelve excesiva o demasiado caótica, pasa a ser valorada de forma negativa. En este marco, la intensa actividad, las horas pico y el tráfico aparecen como factores que alteran el transitar urbano disfrutable.

“(Sobre lo que no les gusta de Punta Carretas) PM: Las horas pico / PM: Sí, y quizás también es como un arma de doble filo el hecho de que tengas muchos servicios a la mano, a veces se pone medio caótico. (...) / PV: Y el estrés que maneja la gente, incluso te lo transmite” (PC, Jóvenes)

En síntesis, la experiencia barrial en Punta Carretas se caracteriza por la comodidad, por las cercanías y por los balances, que hacen de la experiencia urbana en el barrio una instancia agradable y disfrutable. Si bien algunas cuestiones irrumpen en ese disfrute, son mínimas en relación a las valoraciones positivas de la vida en el barrio. De esta forma, tal como mostraba la síntesis gráfica al comienzo, la experiencia barrial en Punta Carretas tiene

un sentido eminentemente positivo y es asociada sobre todo a cuestiones de índole material: lugares, distancias, infraestructura, apreciaciones estéticas, servicios, entre otras.

Por otro lado, en Flor de Maroñas el discurso sobre la experiencia barrial se revela más heterogéneo que en Punta Carretas. Esto se vincula fundamentalmente a la diferencia en las apreciaciones de, por un lado, las habitantes del barrio histórico y las cooperativas y, por otro, las habitantes de asentamientos. En este sentido, constatamos que la fragmentación dentro del barrio gesta experiencias barriales fragmentarias. Por cuestiones relativas a la extensión de este trabajo, en este apartado nos centramos en la experiencia barrial de las habitantes del barrio histórico y cooperativas.²²

En primer lugar, cabe señalar que en Flor de Maroñas la experiencia barrial se presenta fuertemente atravesada por conflictos y, en muchos casos, por la hostilidad del espacio público barrial. En primer lugar, las habitantes refieren a algunos problemas en el barrio, que pueden entenderse como conflictos de vecindad o de pequeña escala. Entre ellos se mencionan los ruidos molestos, personas que arrojan su basura a la calle, agresiones a las viviendas, peleas entre vecinas y otros conflictos en la vía pública que son parte del día a día de la vida barrial. Estos hechos hacen del espacio público un lugar hostil para las habitantes, generando cierto hartazgo y provocando el repliegue en el hogar.

“PM: Cuando se ponen a tocar tambor y todo, no sé si vos escuchas, que hacen tremendo barullo, uno quiere dormir, son las tres de la mañana y: pa, pa, pa. O sea, a mí no me gusta eso. / PM: Ah, sí, la hora también, hacen lo que quieren a la hora que se les antoja. Están de cumpleaños en el fondo de mi casa, que se escuchan todos los gritos de lo que hablan (...). Y la música al palo (...) Y el perro del fondo lo odio. No me deja dormir, lo odio. / PM: Se ponen a quemar cables. O sea, enfrente hay un contenedor y ahí empiezan a quemar cables y llega todo el olor a cable quemado adentro, asqueroso.” (FM, Mujeres jóvenes, BH)

“PM: Suben los chiquilines pa' la escuela, a la una menos cuarto es un... / PM: Una batalla campal. (...) / PM: Las cosas que me dijo a mí hoy una madre por decirle que los chiquilines no torearan al perro (...) 'Por favor', le digo yo, 'que no toreen al perro porque el perro está encerrado, pero un día se suelta y se los come'. Y me dice: 'si tu perro muerde a uno de mis hijos, vieja de... yo te mando presa. Y si otra vez me paras en la calle pa' decirme lo mismo te voy a arrancar los pelos'. (...) Entonces ahora prefiero meterme para adentro a la hora que salen de la escuela.” (FM, Mujeres mayores, BH)

Sin embargo, hay conflictos que ascienden a otro nivel y se vinculan a la inseguridad y el miedo que les genera la vía pública. Estas percepciones se relacionan con lo que algunas

²² Esta es una decisión compleja, por lo que cabe destacar los criterios que la fundamentan. En primer término, dentro del material empírico recabado hay un mayor volumen de información respecto a la experiencia de quienes residen en la parte del “barrio histórico”. Esto habilita un análisis más robusto de este fragmento barrial. Por otro lado, la especificidad de las experiencias barriales de quienes, no sólo habitan en la periferia de la ciudad, sino que lo hacen en asentamientos irregulares, merece un análisis responsable que ahonde en los múltiples elementos que las atraviesan. En este marco, por la extensión del presente trabajo, optamos por no centrarnos en ella en el apartado sobre experiencia barrial. Más allá de esto, en los apartados que siguen, sobre movilidad y sobre imaginarios urbanos, incorporamos la experiencia y las percepciones de las habitantes de los asentamientos, a la par y en diálogo con el resto de los actores.

llaman “el malandraje”, una parte de la población a la que rechazan y de la cual se distancian enfáticamente. Este grupo de personas aparece íntimamente relacionado con el mundo del delito y la venta de drogas. Desde ese lugar, se vuelven responsables, según la mirada del resto, de la sensación de inseguridad que se vive en el barrio y la ciudad. La inseguridad es vivida de una forma muy intensa, cercana y cotidiana y el miedo es el común denominador de la experiencia urbana barrial. “Está todo muy feo”, es la visión que organiza el discurso y la población rechazada aparece como la causante del miedo. De este modo, la casa se vuelve un espacio seguro, singular, en un territorio donde la inseguridad es protagonista.

“M: ¿Cómo definirían al barrio? / PM: Bueno... no sé, inseguro sería una de las primeras. (...) / PM: Sí, en realidad, la primera palabra que se te aparece es inseguridad.” (FM, Mujeres jóvenes, BH).

“Yo llego a casa, me paro en el portón y miro para todos lados, a ver si no viene nadie antes de abrir. Porque si veo que viene alguien, alguien sospechoso, entro en la casa que está el portón abierto.” (FM, Mujer mayor, BH)

“(Sobre barrios privados) Al menos no sentís la inseguridad en la puerta de tu casa.”(FM, Mujer joven, BH)

En este marco, existe un acuerdo en que esas personas “no son del barrio”. Por el contrario, son percibidos como intrusos, que corrompen y desgastan el barrio. Por ello, muchas veces las participantes vinculan el aumento del “malandraje” a la llegada de nuevos vecinos, sobre todo con los realojos recientes que hubo en la zona. De este modo separan y ponen distancia entre estas personas y el barrio en sí; y con ello se distancian a sí mismas de estos grupos a los que consideran responsables de todos los problemas del barrio.

“PM: Lo que pasa acá, ahora, es que realojaron a unas personas de otros barrios y los pusieron en unas viviendas por la zona del Parque Guaraní. Entonces, el barrio ahora está el doble de peligroso.” (FM, Mujer joven, BH)

“PM: Cuadra por medio de mi casa antes había una boca y no era el problema que vendieran en sí, porque por más de que te moleste vos no las denuncias. El problema es que venía gente que no tenes ni idea de donde salen, ¿entendes? / PM: Una cosa es conocer los del barrio, que vos sabes que son tremendos drogadictos, otra cosa es que venga gente que no conoces. Porque vienen, te hacen algo y ya sabes quién es. Pero si es otra persona, no.” (FM, Mujeres jóvenes, BH)

“M: ¿Qué no les gusta del barrio? / PM: El malandraje que hay, de repente... / PM: Ahora. De un tiempo a esta parte se puso feo. / PM: Porque la verdad la mayoría no son del barrio. / PM: No son de acá, no. / PM: Vinieron hace poquito. / PM: A lo mejor antes había y se respetaban, ¿viste?” (FM, Mujeres mayores, BH)

En términos generales, las valoraciones negativas cumplen un rol dominante en el discurso sobre la experiencia barrial; surgen de forma más espontánea y ligadas a la vivencia cotidiana, a la vez que parece ser lo que tienen más presente y tienen mayor necesidad de decir. Sin embargo, al integrar un discurso más reflexivo y menos espontáneo, constatamos

una intención de rescatar algunas cuestiones positivas de la experiencia barrial —lo cual es más notorio en las personas mayores, pero sobre todo, más allá de la franja etaria, en quienes han vivido toda la vida en el barrio. Este contrapeso positivo surge, de cierto modo, como un esfuerzo compensatorio, que reivindica y ‘rescata’ al barrio. En estas reflexiones toman lugar el cariño al barrio, los afectos, los progresos barriales, la memoria de una vida en la zona, y con ello la afirmación de que es *su* barrio y que les gusta vivir allí “a pesar de...”.

“M: ¿Qué les gusta de Flor de Maroñas? / PM: ¿Cómo qué? A mí me gusta todo porque soy nacida y criada acá. / PM: A mí también me gusta. / PM: Yo disfruto con los progresos del barrio. / PM: Sí, yo también. / PM: De ver los progresos. De ver que hicieron una UTU ahí a una cuadra y media, que están haciendo una escuela a una cuadra. / PM: Que hicieron un CAIF. (...) / PM: Que están haciendo este precioso complejo. Yo disfruto de eso, porque son todas mejoras para el barrio. Para mí es importante. A mí me gusta mi barrio.” (FM, Mujeres mayores, BH)

En este marco, lo que más aprecian y valoran es la buena vecindad, que hace del barrio un lugar más agradable para vivir: la solidaridad vecinal, la ayuda en tiempos turbulentos, la compañía cotidiana y los vecinos “que ya son familia”. En el barrio todas se conocen y muchas “de toda la vida”, dado que hay familias que están instaladas allí hace décadas. A su vez, estas redes de contención y solidaridad funcionan para resistir y enfrentar los problemas cotidianos. Para sus habitantes este es el valor más grande de Flor de Maroñas.

“Por más de que haya tanta gente nueva como lo que nombraba hoy de los realojados y todo eso, también hay gente que está desde que nació. O sea, yo nació acá. Mi madre nació en este barrio también. Entonces, también hay mucha gente que conocemos de añoses. Eso me gusta” (FM, Mujer joven, BH)

“PM: Aparte yo pienso que después de vivir tantos años en un barrio, ya hay muchísimos vecinos que ya no son vecinos, son nuestra propia familia. (...) Si el vecino es solidario, es más que la familia, porque a veces la familia está lejos. / PM: Y de quien vas a precisar es del vecino, no de la familia. (...) / PM: Yo en momentos que he necesitado, he tenido que llamar a los vecinos y los vecinos siempre me han respondido bien, soy una eterna agradecida a los vecinos. / PM: Es una bendición cuando tenes vecinos buenos.” (FM, Mujeres mayores, BH)

De este modo, constatamos cómo en Flor de Maroñas las referencias sobre la experiencia barrial se vinculan a la dimensión humana, a las personas y sus acciones, comportamientos y formas de vida. De cierto modo, el barrio es la gente. La experiencia barrial se estructura y significa en torno a la conducta y las relaciones humanas. Las referencias a lugares o atributos físicos son pocas; por el contrario, aluden a comportamientos o características de las personas. Esto conduce a una percepción dualizada del barrio donde “¡hay gente y gente!” (FM, Mujer joven): personas o grupos que hacen la vida en el barrio más llevadera y agradable, y otras que la hacen más difícil.

De cierta forma, el discurso sobre la experiencia barrial revela un imaginario donde se construye una jerarquía de tres grupos de personas. Por un lado, las hablantes, que se colocan a sí mismas y a sus pares en la posición de “buenas vecinas”. Por otro lado, y por debajo, aparecen las “malas vecinas”, aquellas que con sus malas prácticas generan conflictos y alteran la vida del barrio. Y, por último, se encuentra “el malandrado”: aquellos que son ajenos a lo barrial, que vienen de afuera, invaden un territorio que no es suyo y lo corrompen. En este sentido, el barrio que aprecian, *su* barrio, es aquel que se reduce al primer grupo. El resto de las personas, especialmente el último grupo —que queda escindido de lo barrial—, hacen del barrio un espacio ultrajado, donde la vida se vuelve mucho más difícil.

En este sentido, no es casual que las apreciaciones en torno al barrio se refieran sistemáticamente a lo humano, dado que todas las consideraciones sobre la vida barrial surgen a partir de la caracterización de los distintos grupos de personas que la componen. De este modo, podemos decir que la fragmentación dentro del barrio no sólo gesta experiencias barriales fragmentarias, sino que hace que estas divisiones atraviesen y definan la experiencia barrial de los sujetos.

6.2. Movilidad y recorridos desde posiciones desiguales

En el entendido de que la movilidad también compone la experiencia urbana de los sujetos (Imilan et al., 2015; Zunino, 2018), y en consonancia con el tercer objetivo específico de esta investigación, en el presente apartado proponemos poner el foco en los movimientos urbanos que se despliegan desde cada posición barrial, indagando en la experiencia de movilidad que se gesta en ese marco y en los mapas cognitivos que se construyen a partir de los recorridos urbanos de las habitantes de cada barrio.

6.2.1. Experiencias de movilidad: desplazarse como opción o como necesidad

Respecto a las formas de desplazarse por la ciudad, las habitantes de Punta Carretas se trasladan fundamentalmente en ómnibus o caminando. Con excepción de las adultas, que utilizan el auto como principal medio de transporte. En menor medida hacen uso de la bicicleta, el taxi y el uber. Por otro lado, en Flor de Maroñas el medio de transporte más utilizado por todas las franjas etarias es el ómnibus, que aparece como el único medio disponible en la mayoría de los casos. Además, algunas utilizan la moto para desplazarse.

Más allá de los medios de transporte utilizados, en ambos barrios el discurso en torno a la movilidad se centra en las apreciaciones sobre el transporte público —es decir, los ómnibus—, con un predominio de las valoraciones negativas al respecto. Esto es especialmente relevante en Flor de Maroñas, donde la movilidad depende, fundamentalmente,

de dicho medio de transporte. Las críticas de las habitantes de Punta Carretas se centran en algunas falencias del transporte público, sobre todo en relación a la saturación de los ómnibus y la lentitud de los traslados.

“En horas pico cómo se saturan todas las líneas. O sea, hay veces que (...) está lleno. Siento que es bastante como ‘ganado’ el tema. Me tengo que subir porque tengo que llegar, pero si pudiera dejar pasar ese... buque de personas aplastadas (sonríe), elegiría otro.” (PC, Varón joven)

“A veces hasta terminas aplastado contra la ventana, y yo creo que no hay necesidad. Me parece que poniendo quizás algunas líneas más, que pasen a la misma hora. Hay veces que he visto 192 que van hacia ‘Manga’, que pasan uno atrás del otro. Y a ‘Parque Rodó’ que vuelve uno cada media hora, y vuelven todos como sardinas aplastadas y para mí no hay necesidad.” (PC, Mujer joven)

Además, las adultas manifiestan preocupación por el hecho de que el sistema de transporte permanece sin cambiar: lo ven viejo y caduco y consideran que no ha evolucionado ni se ha transformado.

“PV: A mí lo que más me impacta es que yo creo que todos pensamos que nuestro transporte público en Montevideo es pésimo, es betusto, tiene circuitos inexplicables, y estamos en el año 2020 y no cambia. No lo puedes creer, y nos salieron con aquella promesa del ‘Sistema de Transporte Metropolitano’ y uno pensaba que iban a cambiar las líneas, iba a ser más dinámico... / PM: Y que dejes el auto para andar en ómnibus, que te iba a sentar mejor, pero...” (PC, Adultas)

Sin embargo, a pesar de las críticas, la única instancia en la que manifiestan tener dificultades para trasladarse es en la noche, puesto que se reduce la oferta de transporte. En este marco, la falta de transporte y de iluminación en la vía pública, dan lugar a un tránsito urbano nocturno vinculado al miedo, especialmente para las mujeres.

“A partir de las siete, ocho, ya empieza a haber muchos menos bondis, y ta, ahí tenes que esperar bastante para tomarte uno, y vienen bastante llenos también.” (PC, Mujer joven).

“De día bien, pero de noche... Ponele, me pasó que estaba en Malvín y eran las tres de la mañana y no pasaba nada. No había ni un bondi, no había ni un taxi, y de ahí, a remarla. Es un viaje de noche moverse. Si estoy en el Centro me vuelvo caminando y me la banco, pero también irte caminando de noche sola es medio peligroso.” (PC, Mujer joven).

Por el contrario, en Flor de Maroñas es unánime la pésima experiencia de movilidad producto de importantes problemas en el transporte. Para las habitantes del barrio, el tránsito por la ciudad está señado por las dificultades para el movimiento urbano que impone el transporte público, que parece ser un obstáculo para la movilidad más que un habilitador de la misma. El transporte se revela como uno de los problemas más importantes para el barrio.

“PM: El tema del transporte acá está muy difícil (...) está bravísimo” (FM, Mujer mayor, BH)

“Es un desastre, es desastroso. Yo detesto viajar en ómnibus.” (FM, Mujer adulta, Asent.)

“Eso es terrible, acá en el barrio es terrible. (...) Ta, yo no salgo todos los días. Voy al médico y mandados. Pero las personas que trabajan todos los días, yo no sé cómo hacen.” (FM, Mujer mayor, BH)

En este marco, las trabas a la movilidad son múltiples y diversas. En primer lugar, los traslados requieren de mucho tiempo, porque son extensos y además siempre implican tomar más de un ómnibus para llegar a destino; lo que conlleva, a su vez, largas esperas en las paradas. Además, este tiempo invertido en los traslados se ve profundizado por una frecuencia de ómnibus absolutamente insuficiente cuyos horarios son impredecibles. Esto decanta en que los recorridos siempre sucedan en coches repletos de gente, lo cual hace del viaje una instancia más extenuante y desagradable.

“Viajas como ganado (...) creo que dentro de poco van a empezar a poner gente arriba.” (FM, Mujer adulta, Asent.)

“En este barrio el problema de transporte es bastante duro, porque vas a tomar un ómnibus y siempre va lleno (...) ¡no cabe un alfiler adentro del ómnibus!” (FM, Mujer mayor, BH)

“El ómnibus, que se llena acá en esta parada, y las que están allá abajo en la otra parada los deja. No para porque no cabe más gente. / PM: Sí, pobre gente. / PM: ¿Y esa gente qué tiene que hacer? O irse a Camino Maldonado, o llegar tarde al trabajo.” (FM, Mayores, BH)

“PM: Hay veces que estoy una hora en la parada esperando el ómnibus, pero literal, una hora, o hasta más. Porque hay veces que si pasa, pasa re lleno, y no te para. Y si no, demora un montón y vienen todos juntos, vienen tres juntos igual. (...) La hora que dicen las aplicaciones, nada que ver. Porque el bondi viene cuando quiere pa' mí. No sabes bien a qué vas a salir (...) por ejemplo, tenemos que llegar 8 y media, tengo que salir una hora y media antes. / PM: Yo también hago lo mismo.” (FM, Mujeres jóvenes)

Además, la escasez de transporte se agudiza durante la noche y los fines de semana.

“PM: ¿Y en la noche? En la noche es impresionante. / PM: De noche no hay locomoción.” (FM, Mayores)

“Los fines de semana es la muerte.” (FM, Mujer adulta, Asent.)

“Los domingos nos dejaron sin transporte prácticamente.” (FM, Mujer mayor, BH).

En este sentido, el dinero representa una herramienta para superar algunos de los problemas vinculados a la movilidad: quienes cuentan con más recursos para destinar a otros medios de transporte tienen la posibilidad, no solamente de desplazarse con mayor comodidad, sino de acceder con mayor frecuencia y facilidad a servicios y actividades que se ofrecen en otros puntos de la ciudad.

“PM: Creo que viene a las doce de la noche el último ómnibus, pero si vas a un teatro, una cosa así que venís tarde, tenes que tener la plata para venirte en un taxi, porque si no... / PM: Sí, pa' un taxi.” (FM, Mayores, BH)

“Y después no salimos a ningún lado más. Porque igual pa' salir, pa' todo precisas plata.” (FM, Mujer adulta, Asent.)

Ahondando, en la etapa de la vejez estas trabas a la movilidad adquieren un carácter aún más paralizante e inhibitor del movimiento, dado que se suman a condiciones naturales del envejecimiento. Las características de la vejez y las del territorio parecen potenciarse mutuamente, dejándolas todavía más recluidas en el hogar y el barrio. En este marco, para las personas mayores, el eje principal de significación de la movilidad es el *no poder salir*.

“PM: Y es bastante duro (...) por suerte, yo igual voy parada, pero hay gente que no puede viajar parada. / PM: No, yo si estoy mucho parada ya me duelen las caderas, no puedo.” (FM, Mujeres mayores, BH).

“Ah, el boleto es gratis pa' después de setenta años, ¿pero a quién le sirve si no tenemos ómnibus? ¿Cuántas veces le digo a mi marido: ‘podríamos salir a algún lado’? Pero hemos salido y después estamos en las paradas esperando pila, o tomando dos o tres ómnibus para ir ahí nomás. Y ya se te van las ganas de salir.” (FM, Mujer mayor, BH).

“PM: Es que podríamos salir más si tuviéramos mejor locomoción. Por ejemplo, los domingos, si nosotros tuviéramos un ómnibus que nos dejara, ponele, en el Parque Battle. Cuando está lindo podríamos ir, ¿viste? Juntarnos dos o tres e ir al parque a caminar, a conversar, a estar en contacto con la naturaleza. / PM: Tomar el aire, otro aire, otro lado. (...) / PM: Pero tenemos que tomar tres ómnibus para salir de acá. Entonces, es muy difícil.” (FM, Mayores)

Para las habitantes de Flor de Maroñas, entonces, la movilidad en la ciudad requiere un importante nivel de planificación, que contemple la impredecibilidad y desorganización del transporte público. El momento de desplazarse por la ciudad se vuelve una instancia de lidiar con el desorden, que requiere una disposición especial para tolerar recorridos profundamente extenuantes y agotadores. Salir del barrio es un desafío cotidiano, una prueba de obstáculos a superar cada día. Es por ello que los momentos destinados al movimiento urbano son instancias desagradables y despreciadas por los sujetos.

“PM: Ya tenes que ir mentalizado. / PM: (Se ríe) ¡De ir con paciencia!” (FM, Mujeres, Asent.)

Estas apreciaciones al respecto del transporte público ponen de manifiesto que cada posición gesta experiencias de movilidad profundamente distintas y desiguales entre sí. Estas diferencias pueden sintetizarse del siguiente modo:

	Punta Carretas	Flor de Maroñas
Experiencias de movilidad	Movilidad <i>simple</i>	Movilidad <i>parcelada</i>
	Movilidad como opción	Movilidad como necesidad

En primer lugar, a pesar de algunas críticas al transporte público, en Punta Carretas todas las franjas etarias coinciden en señalar que su barrio ofrece muy buenas posibilidades de movilidad y les permite desplazarse con facilidad por la ciudad. Como observamos en relación a la experiencia barrial, Punta Carretas es definido como un barrio de cercanías. Todos los espacios donde se desarrollan las vidas de sus habitantes están cerca y forman parte de un reducido circuito habitual de movimiento. A donde necesitan ir, llegan con facilidad. En este marco, vivir en Punta Carretas implica ocupar una posición cómoda para desplegar movimientos urbanos, una posición cómoda desde la cual transitar y vivir la ciudad. De este modo, el asunto de la movilidad en Punta Carretas es sencillo, no presenta importantes complicaciones; por ello, planteamos que las habitantes de este barrio gozan de una movilidad urbana *simple*.

“Y el transporte, desde ahí ya sea por 21, ya sea por Ellauri o por Bulevar España, puedes irte a cualquier lado. Eso es lo que más me gusta.” (PC, Mujer joven)

“En Punta Carretas estoy copada, siento que estoy en Nueva York, tengo todo al lado.” (PC, Mujer adulta)

“El hecho de tener tantos servicios cerca, que no te tengas que mover prácticamente del barrio para la gran mayoría de las cosas, termina haciendo que después cuando tenes que ir a otro lugar, al Centro, por ejemplo, decís: ‘uh... tengo que ir al Centro, me queda lejísimo’. Y, en realidad no, o sea, son diez minutos en ómnibus, es muy cerca.” (PC, Varón joven)

Por otro lado, uno de los principales problemas de las habitantes de Flor de Maroñas es que se ven obligadas a una movilidad *parcelada*. En primer término, tan sólo dos líneas de ómnibus “entran” al barrio²³, y le permiten a sus habitantes *salir* del Flor de Maroñas y luego volver a *entrar*. Esto implica que la enorme mayoría de las veces se ven obligadas a combinar con otras líneas de ómnibus para llegar a destino. Esta lógica fue profundizada con la inauguración del Intercambiador Belloni (IB), que funciona como una terminal intermedia que nuclea todas las líneas que pasan por la zona y concentra los trasbordos. Esto provocó que muchas líneas modifiquen su recorrido y lo terminen en el IB, por ejemplo, haciendo que obligatoriamente las personas tengan que tomar un segundo ómnibus para continuar su traslado. La movilidad *parcelada*, entonces, es una movilidad “por pasos”, donde las habitantes en primer lugar *salen* del barrio, y luego toman uno o dos ómnibus adicionales para dirigirse a su destino.

“PV: Y ahora con el cambiador ese que pusieron ahí, que se supone que lo pusieron para agilizar el tránsito, es peor. / PM: No agiliza nada. / PV: Peor porque ahora todos los ómnibus pasan por ahí. / PM: Hay un montón de ómnibus que no hacen todo el recorrido, van a hasta por la mitad, entonces como que te obligan a tomar dos. (...) PM: Claro, no te puedes tomar uno hasta Plaza Independencia.” (FM, Asent.)

Estas formas de movilidad —simple y *parcelada*— dan cuenta, a su vez, del fundamento de la movilidad urbana en cada uno de los territorios: por qué se desplazan por la ciudad las habitantes de cada barrio. En primer lugar, Punta Carretas es un barrio que contiene, como vimos en el apartado anterior, todo lo que implica la dinámica urbana: movimiento, tráfico, múltiples servicios, ritmo intenso, etc. Punta Carretas, entonces, contiene a la ciudad, es expresión de la ciudad. Asimismo, para sus habitantes, Punta Carretas —o quizás, la zona en la que se encuentra— parece ser *su* ciudad: el hecho de “tener todo en el barrio”, “todo al alcance”, implica que sus vidas pueden desarrollarse armoniosamente dentro de la zona de la ciudad en la que viven. De este modo, Punta Carretas brinda a sus habitantes la posibilidad de renunciar al movimiento urbano. Sin embargo, casi de forma opuesta —o complementaria—, habilita el despliegue de diversos movimientos, que pueden llevarse a cabo de una forma relativamente simple y cómoda. Punta Carretas ofrece a sus

²³ Esto quiere decir que son las únicas líneas que pasan por adentro del barrio, y no solamente por las avenidas circundantes. Son los llamados ómnibus “locales” (en este caso, 115 y L41).

habitantes la plenitud de las posibilidades para el movimiento urbano, a pesar de que ellas no tienen el imperativo de moverse. Es allí, entonces, donde la movilidad se vuelve casi una cuestión de deseo, no de necesidad. La movilidad se vuelve un derecho, una *opción* y no una obligación.

Por el contrario, las dificultades impuestas por el funcionamiento del transporte público y la modalidad de movimientos parcelados, hacen de la movilidad una experiencia sumamente extenuante para las habitantes de Flor de Maroñas. Las diversas complicaciones con las que se encuentran al desplazarse, no sólo se transforman en dificultades para salir del barrio o para recorrer la ciudad, sino que representan importantes obstáculos para acceder a lugares, servicios y actividades que se encuentran concentrados en otra zona de la ciudad. De este modo, las distancias ya existentes se consolidan y profundizan. El funcionamiento del transporte en Flor de Maroñas se vive como un problema que sus habitantes no sólo desearían revertir, sino que tienen la necesidad de revertir, para mejorar su calidad de vida. Porque para las habitantes de Flor de Maroñas la movilidad no es una opción, sino que es una *necesidad*: quienes allí viven no tienen otra opción que desplazarse, porque la ciudad ofrece recursos para el sustento y el desarrollo de la vida. Estos recursos están desigualmente distribuidos en el territorio urbano (Jirón, 2010; Hernández, 2017); por ello, las habitantes de Flor de Maroñas no solamente se encuentran lejos, geográficamente, de los mismos, sino que deben enfrentarse cotidianamente a una experiencia profundamente extenuante para acceder a ellos. Las trabas a la movilidad, entonces, son más que únicamente obstáculos para el movimiento urbano, son claras barreras para el acceso a la ciudad: las habitantes de Flor de Maroñas tienen negado, al menos parcialmente, el acceso pleno a la ciudad.

6.2.2. Recorridos urbanos: mapas cognitivos de ciudades desencontradas

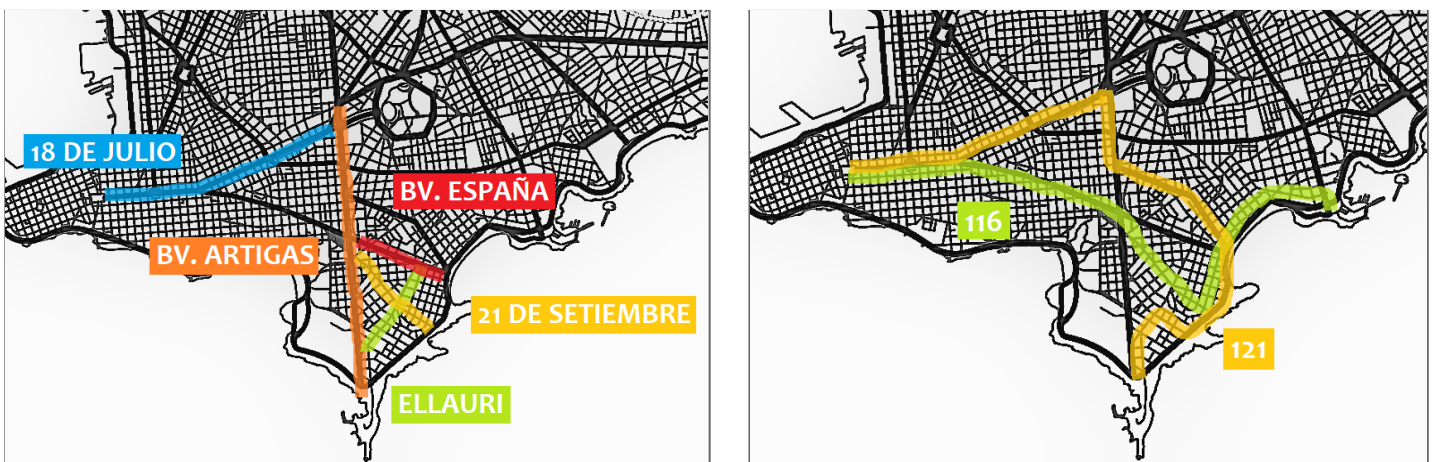
Con los mapas cognitivos como idea soporte, proponemos aproximarnos a la ciudad que conocen las habitantes de cada barrio a través de sus recorridos urbanos. Puntualmente, nos centramos en cuáles son los recorridos habituales, qué zonas de la ciudad conocen y cuáles frecuentan en su vida cotidiana. Para el análisis, a partir de la compilación de información de mapeos y discurso, construimos mapas que sintetizan qué zonas de Montevideo recorren y conocen las habitantes de cada uno de los barrios²⁴.

En primer lugar, presentamos para cada barrio dos mapas que expresan los recorridos urbanos cotidianos de sus habitantes. El primero presenta las principales calles por las cuales transitan los sujetos y el segundo expone los recorridos aproximados de las líneas de ómnibus

²⁴ Los datos incluidos en los mapas son aquellos que contaron con amplios niveles de consenso. Las particularidades individuales fueron desestimadas, salvo en los casos donde está debidamente especificado.

más utilizadas²⁵. En Punta Carretas las calles más nombradas en relación al tránsito cotidiano son, por un lado, las avenidas que atraviesan o circundan el barrio y, por otro, 18 de julio, la principal avenida del Centro de Montevideo. Todas estas calles se ubican en la zona costera sur de la ciudad. Esto guarda relación con que las habitantes de Punta Carretas realizan, fundamentalmente, tres tipos de recorridos urbanos cotidianos: desplazamientos dentro del barrio, traslados hacia barrios linderos y traslados hacia el Centro de la ciudad. Esto también se ve reflejado en las líneas de ómnibus más utilizadas por las habitantes de Punta Carretas: 116 y 121, dos líneas que ofrecen viajes rápidos hacia el Centro, atravesando barrios cercanos como Parque Rodó, Cordón Sur o Pocitos. De este modo, se define un área de desplazamientos urbanos cotidianos, donde tienen lugar la gran mayoría de las actividades de las habitantes del barrio. En este sentido, podemos decir que las habitantes de Punta Carretas trabajan, estudian y realizan actividades sociales, deportivas y culturales, fundamentalmente, en el área que va desde Punta Carretas al Centro de Montevideo. Esta zona es relativamente pequeña, por lo que las habitantes de este barrio no tienen la necesidad de recorrer largos trayectos, a la vez que las líneas de ómnibus parecen adecuarse a sus necesidades.

Mapas 1 y 2: Principales calles en el tránsito cotidiano y líneas de ómnibus más utilizadas. Punta Carretas, 2019.²⁶



Elaboración propia en base a mapeos y grupos de discusión, con cartografía del SIG²⁷.

Por otro lado, en el caso de Flor de Maroñas, las calles más destacadas son 8 de octubre y su continuación, Camino Maldonado, que atraviesa el barrio y constituye para las habitantes de la zona un punto neurálgico de comercios, servicios y transporte. A su vez, es la avenida que ofrece la vía más rápida y directa al centro de la ciudad. En menor medida se destaca la avenida Veracierto, como vía de llegada a 8 de octubre. Esta información sugiere

²⁵ Cabe puntualizar que la información presentada en ambos mapas se relaciona exclusivamente a los recorridos cotidianos y rutinarios de las personas entrevistadas. Evidentemente, estas se dirigen hacia otros puntos de la ciudad ocasionalmente. Sin embargo, en estos mapas nos referimos exclusivamente a los recorridos asociados a sus actividades diarias.

²⁶ Todos los mapas completos pueden encontrarse en el Anexo (p.109).

²⁷ Cartografía del Sistema de Información Geográfica (SIG). Disponible en: <https://sig.montevideo.gub.uy/>

que la mayor parte del flujo de movimientos que se originan en Flor de Maroñas se conducen hacia el Centro de Montevideo. A pesar de ello, también se constatan recorridos hacia distintos puntos en el eje 8 de octubre - Camino Maldonado, tanto al sur como al norte, y recorridos más cortos hasta Curva de Maroñas, hacia barrios linderos o dentro del barrio.

El mapa de las líneas de ómnibus más utilizadas corrobora esta tendencia en los recorridos: la mayoría son líneas que pasan por distintas partes del barrio y confluyen en el IB para continuar su camino por 8 de octubre hacia el centro de la ciudad. Esto sugiere que el sistema de transporte está previsto para trasladar a las personas hacia el eje de 8 de octubre - Camino Maldonado, y luego hacia el Centro de la ciudad. De cierto modo, parece que la vida sucediera entre el barrio y el Centro, a lo largo de ese eje.

Mapas 3 y 4: Principales calles en el tránsito cotidiano y líneas de ómnibus más utilizadas. Flor de Maroñas, 2019.



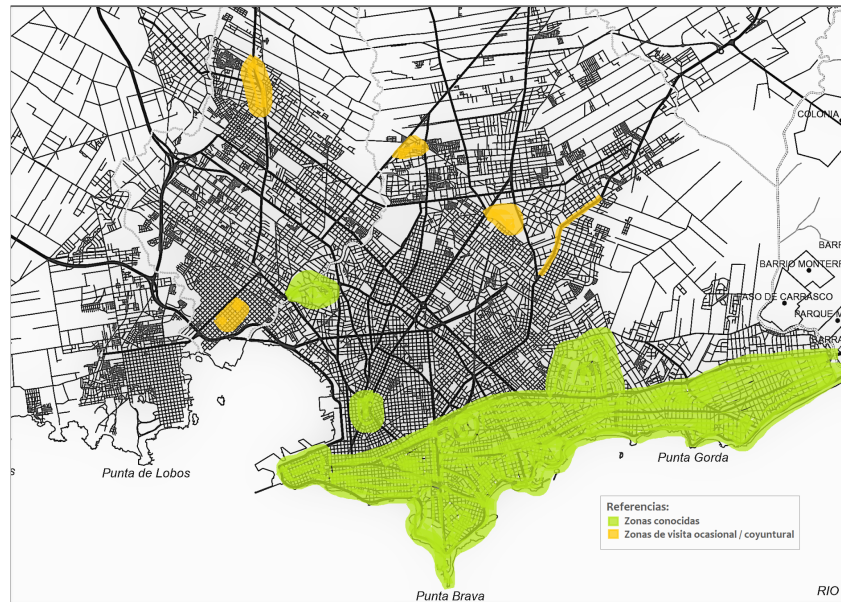
Elaboración propia en base a mapeos y grupos de discusión, con cartografía del SIG.

A partir de estos datos, nos preguntamos si es el sistema de transporte el que se adapta los flujos de desplazamientos del barrio, o si, por el contrario, son las personas que deben adaptarse a un sistema de transporte que impone una movilidad centralizada. Sin embargo, podríamos pensar también que es la ciudad la que tiene una configuración profundamente centralizada y que tanto el transporte como las vidas de las personas deben adaptarse a ello.

Avanzando, para complementar este análisis de los recorridos, nos preguntamos qué partes de la ciudad conocen los sujetos de cada barrio, más allá de sus trayectos cotidianos. En el caso de Punta Carretas, las zonas conocidas por la mayoría se ubican principalmente en la franja costera sur-este de la ciudad. Esta franja, que se extiende al sur de las calles 18 de Julio y Avenida Italia, hasta la Rambla de Montevideo, abarca los barrios Ciudad Vieja, Centro, Barrio Sur, Palermo, Cordón, Tres Cruces, Parque Rodó, Punta Carretas, Pocitos, Parque Batlle, Buceo, Malvín, Punta Gorda y Carrasco. Además, mencionan también el

Prado, la zona de la Aguada y Palacio Legislativo y Malvín Norte. Por otro lado, hay algunas zonas, nombradas por menos personas, que conocen por asistir ocasional o coyunturalmente, en general en el marco de actividades educativas o deportivas. Estos lugares son la Teja, Colón, Casavalle, el Hipódromo Nacional de Maroñas y la zona de Camino Maldonado.

Mapa 5: **Zonas conocidas de Montevideo.** Punta Carretas, 2019.



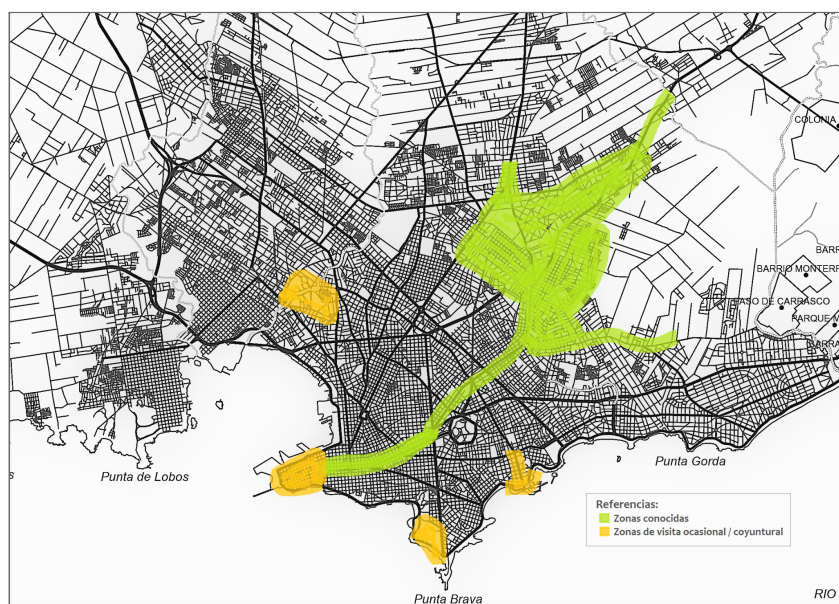
Elaboración propia en base a mapeos y grupos de discusión, con cartografía del SIG.

A partir del mapa, podemos observar que las zonas más conocidas para las habitantes de Punta Carretas implican fundamentalmente el área definida por la literatura como próspera dentro de Montevideo: la franja costera sur-este, y hacia el norte la zona del Palacio Legislativo y el Prado. De este modo, podemos decir que las habitantes de Punta Carretas conocen, fundamentalmente, los barrios semejantes al suyo. En este mismo sentido, las áreas conocidas que se ubican en la periferia son mencionadas por muchas menos personas que, además, se dirigieron allí ocasional o coyunturalmente: yendo a jugar un partido, realizando voluntariado o ayuda social, haciendo la práctica de la facultad, acompañando a sus hijas en actividades deportivas o sociales, por trabajo, entre otras. Si sumamos esta información a la de los recorridos cotidianos, podemos concluir que las habitantes de Punta Carretas desconocen ampliamente la periferia de la ciudad porque, en principio, ni siquiera tienen la necesidad de dirigirse allí para realizar sus actividades habituales. En síntesis, constatamos que las habitantes de Punta Carretas conocen, habitan y frecuentan el Montevideo al cual su barrio pertenece: el Montevideo próspero.

En el caso de las habitantes de Flor de Maroñas, el área conocida más amplia es la que se extiende a los alrededores de su barrio: hacia el sur, Maroñas y Camino Carrasco; hacia el

norte, Curva de Maroñas, Ituzaingó, Jardines del Hipódromo, Piedras Blancas, Bella Italia, Punta de Rieles y Kilómetro 16. Evidentemente, además, conocen el eje 8 de octubre - Camino Maldonado hacia el norte y hacia el sur. Por último, más lejos del barrio, conocen el Centro. Por otro lado, existen lugares que solo fueron mencionados por algunas personas y que se sitúan en otros puntos de la ciudad, lejos de Flor de Maroñas. Estos espacios comparten la característica de haber sido señalados como lugares de paseo, disfrute y ocio, y son el Prado, la Ciudad Vieja, la Rambla, el Parque Rodó y el Montevideo Shopping.

Mapa 6: Zonas conocidas de Montevideo. Flor de Maroñas, 2019.



Elaboración propia en base a mapeos y grupos de discusión, con cartografía del SIG.

En conjunto con los recorridos cotidianos, este mapa confirma la siguiente tendencia: la parte de Montevideo que conocen y habitualmente recorren las habitantes de Flor de Maroñas es aquella que se extiende entre su barrio y el Centro de Montevideo. Pero no en una amplia franja, sino en una delgada línea: una calle que, atestada de ómnibus y servicios, constituye una especie de túnel para que desde el noreste lleguen al Centro y luego puedan volver a sus casas sin escalas. De este modo, las habitantes de Flor de Maroñas conocen su barrio y otros barrios similares al suyo. También conocen el Centro, porque necesitan ir: por trabajo, por estudio, por trámites o por mandados. Y conocen el camino de por medio: esa larga avenida que recorren casi a diario. Este es el Montevideo de todos los días. Mientras, otros lugares aparecen lejanos y son nombrados esporádicamente; sin embargo, son simbolizados como espacios lindos, placenteros y recreativos. Pero, justamente, se encuentran ajenos al circuito urbano cotidiano de las habitantes de Flor de Maroñas.

A partir de este análisis, podemos decir que Montevideo no se muestra completa para las habitantes de ninguno de los dos barrios. De hecho, en cada uno las habitantes parecen

conocer cabalmente únicamente aquellos barrios que pertenecen a la misma zona de la ciudad y que, consiguientemente, son similares en distintos aspectos socioeconómicos, geográficos y edilicios. Parece que conocieran y habitaran cotidianamente “su Montevideo”: la Montevideo que es semejante a ellas mismas, a sus familias, a sus vecinas y a sus espacios de referencia. Es cierto que Montevideo es múltiple y heterogénea; sin embargo, estos sujetos parecen habitar una ciudad mucho más homogénea. Sus recorridos urbanos se trazan de forma que toman contacto casi exclusivamente con personas, espacios y realidades similares a las suyas. De cierto modo, si bien la vida urbana se compone de posiciones y movimientos (Segura, 2015), en este caso parece que los movimientos no logran trascender o evadir las propias posiciones. Al comparar los desplazamientos de las habitantes de ambos barrios, podemos ver que sus recorridos delimitan dos zonas casi completamente escindidas una de la otra, dos ciudades distintas. De hecho, la excepción es el Centro, donde ambas se cruzan. Sin embargo, quienes viven en Flor de Maroñas deben recorrer un camino mucho más extenso para poder llegar allí. Si bien todas necesitan ir al centro de la ciudad, dado que es un punto neurálgico de la dinámica urbana montevideana, existe una desigualdad en el nivel de acceso a esta zona, y consiguientemente, a la vida urbana en su conjunto.

A su vez, estas ‘dos ciudades’ se tocan en algunos otros puntos. En el caso de Punta Carretas, cuando se trasladan a la periferia es por situaciones muy puntuales, enmarcadas en actividades que originalmente realizan en su zona de la ciudad. Por el contrario, en el caso de las habitantes de Flor de Maroñas, los motivos de sus desplazamientos hacia otros lugares situados en áreas más prósperas son la recreación, el placer y el disfrute. Esta constatación también es categórica en términos de acceso a la ciudad y a la vida urbana: ¿por qué las habitantes de la periferia tienen que trasladarse a la zona próspera de Montevideo para disfrutar de la ciudad?

A modo de nota al pie, parece relevante destacar las reacciones de las habitantes al enfrentarse a la tarea de intervenir un mapa de Montevideo sin referencias. En términos generales, para la población de ambos barrios la reacción fue de suma desorientación e intervenir el mapa no fue sencillo al comienzo. En este marco, el momento inicial de enfrentarse al mapa implicó un instante donde muchas de las participantes se dieron cuenta del poco conocimiento sobre el mapa de la ciudad con el que contaban.

“A mí me da como lástima. O sea, estábamos conversando, mirábamos el mapa y decíamos: qué poco conocemos de Montevideo. Y vivimos acá. O sea yo he viajado un montón y he conocido otras ciudades, mucho más a fondo de lo que conozco el lugar donde vivo. La verdad que me dió lástima, en parte.” (PC, Mujer joven)

“Una cosa que me pasó a mí, decir: este lugar lo conozco, pero no saber reconocerlo en el mapa. Yo a este lugar fui, pero si vos me decís: desde acá, cómo llegar, no tengo la más mínima idea. Y capaz que si lo marco, lo marco mal. Por

ejemplo, Colón. Yo he ido varias veces. Pero la verdad no sé cómo llegar. (...) Porque yo Punta Carretas o Ciudad Vieja, digo, está acá, va de acá a acá pero... un montón de lugares que he ido no sé dónde están.” (PC, Varón joven)

6.3. Imaginarios urbanos desde experiencias desiguales

En tanto, como vimos, las distintas posiciones sociales y urbanas generan diferentes representaciones sobre la ciudad (Segura, 2015), y de acuerdo con el cuarto objetivo de la investigación, en este último apartado proponemos analizar los imaginarios urbanos que se gestan a partir de la experiencia urbana de los sujetos y de sus mapas cognitivos. En primer lugar, presentamos algunas imágenes de la ciudad que dan cuenta del vínculo que establecen los sujetos con ella, sobre todo en relación a sus vivencias cotidianas: ¿cómo es Montevideo para ellos? Seguidamente, nos centramos en cómo los sujetos viven las divisiones de la ciudad, en cómo estas fracturas urbanas se manifiestan a nivel subjetivo, poniendo el foco en las estrategias discursivas de conjunción y disjunción que gestan construcciones de ‘nosotros’ y ‘otros’ en la ciudad.

6.3.1. Imágenes de la ciudad a partir de la experiencia: Montevideo disfrutable y Montevideo hostil

En primer lugar, analizamos algunas de las imágenes de la ciudad que surgen en relación a la experiencia cotidiana. En la tabla a continuación, una síntesis.

	Punta Carretas	Flor de Maroñas
Imágenes de la ciudad a partir de la experiencia	Estresante	Extenuante y hostil
	Disfrutable	Peligrosa y atemorizante

Como vimos a partir de la experiencia barrial, en Punta Carretas la experiencia de la ciudad aparece vinculada al estrés, en tanto el ritmo que impone la ciudad es ajetreado, caótico, vertiginoso. De este modo, el tráfico, las horas pico, las características del transporte público, la actitud de las personas que circulan, provocan que el tránsito urbano esté asociado a sentimientos de agobio, estrés y ansiedad. En el caso de las adultas que se desplazan en automóvil esta sensación es menor, en tanto tienen menos contacto con el exterior.

“Depende la hora, incluso aunque vayas caminando, a las cinco, seis de la tarde, al cruzar una calle te vuelves loco. Tienes que estar mirando para todos lados... te pasan por arriba, bocinazos, y no es tan agradable.” (PC, Varón joven)

“Yo la mayoría del tiempo que transito me siento estresada.” (PC, Mujer joven)

“Yo me muevo en auto, así que no tengo mayor problema. Últimamente con el tema de todas las calles que están levantadas, ahí sí me vuelvo un poco loca cuando te empiezan a desviar, sobre todo en el Centro.” (PC, Mujer adulta)

Sin embargo, el sentimiento de estrés se ve equilibrado por otras emociones que también están presentes en el tránsito urbano. Las sensaciones agradables, de calma y disfrute, aparecen generalmente vinculadas a la caminata como medio de transporte, a los hitos de naturaleza —como espacios públicos, parques y la Rambla—, y a los fines de semana. Sobre todo, como vimos en relación a los *balances*, los elementos que habilitan un tránsito urbano más agradable son característicos de Punta Carretas. En ese sentido, para sus habitantes, el barrio habilita o potencia el disfrute de la vida urbana. Por ello, su representación de la ciudad en relación a la experiencia cotidiana está vinculada al equilibrio entre el estrés —ligado al caos urbano— y el disfrute.

“PV: Lo que tengo para resaltar positivo es que, al menos el tema Rambla, me parece bastante pacífico. (...) Es un lugar que disfruto y que sé que puedo ir caminando, volver caminando. (...) Tenemos ese contraste de ciudad - naturaleza, que me parece que está bueno. / PM: Sí, muy lindo, sí. Yo comparto con él. Y también comparto el caminar a veces por los parques o ir caminando y ver mucho verde, eso en otras ciudades no pasa.” (PC, Jóvenes)

En el caso de Flor de Maroñas, emanan del discurso con vehemencia dos imágenes de la ciudad que tienen una carga negativa. En primer lugar, como vimos, el tránsito por la ciudad es sumamente extenuante. Las dificultades para la movilidad cotidiana hacen de las instancias de desplazamiento urbano, momentos agotadores y profundamente insatisfactorios. De este modo, la movilidad urbana gesta una imagen de hostilidad de la ciudad, en tanto se asocia a una experiencia incómoda y extenuante.

Por otro lado, la ciudad aparece como un espacio atemorizante. Más allá del lugar o el momento del día, el tránsito urbano provoca una sensación permanente de peligro. Caminar a la parada, esperar el ómnibus, llegar a casa: son instancias que implican sentimientos como el temor y miedo. El estado de alerta, la atención aguda, los “ojos en la espalda” y otras estrategias de cuidado aparecen como actitudes de precaución constantes. El miedo media el vínculo de las habitantes de Flor de Maroñas con el espacio urbano y organiza sus vivencias en relación al mismo, gestando una imagen de la ciudad como peligrosa y atemorizante.

“En la parada es re peligroso. (...) Y han robado y todo, a mis hermanos también ahí. ¡Y uno tiene que seguir yendo porque pasa el ómnibus! (...) Y de mañana es horrible porque está todo oscuro. (...) Y uno sale solo. Por ejemplo, a mí me tiene que acompañar mi madre, o mi hermano o lo que sea. Porque sola no me dejan ir a la parada de mañana. / PM: Y no. (...) Es horrible, para ir a la parada es re complicado.” (FM, Mujeres jóvenes)

De este modo, las imágenes de la ciudad que se gestan a partir de la experiencia —de experiencias urbanas disímiles— dan cuenta de imaginarios muy diferentes en relación a la ciudad y la vida en ella. Por un lado, las habitantes de Punta Carretas viven una ciudad que, si bien es estresante, puede ser muy disfrutable. Por otro lado, las habitantes de Flor de Maroñas parecen tener inhibido el disfrute de la ciudad, producto de una experiencia de movilidad

sumamente extenuante y un sentimiento de miedo e inseguridad permanentes que hacen de la ciudad un ámbito hostil.

6.3.2. Fronteras, distancias y diferencias urbanas: ‘nosotros’ y ‘los otros’

En este último apartado analizamos los efectos a nivel imaginario de la división de la ciudad y exploramos cómo se traducen las escisiones de la trama urbana al plano intersubjetivo. Para ello, tomamos la propuesta de análisis de Vera (2019) referida a la dimensión identitaria de los imaginarios urbanos para analizar las imágenes mutuas de ‘nosotros’ —eje conjuntivo— y ‘otros’ —eje disjuntivo—, que indiquen la existencia de diferencias, distancias o fronteras urbanas a nivel simbólico.

En Punta Carretas es posible identificar a nivel discursivo construcciones de ‘nosotros’ y de ‘otros’ en la ciudad, que surgen de la experiencia de lo que conocen, pero también de las ideas asociadas a lo que desconocen. A la hora de definirse, las habitantes de Punta Carretas evocan automáticamente el modo en que las ven los demás. Identifican una serie de referencias de las que suelen ser objeto y que las encasillan en determinada posición social: por ejemplo, las ven como unas “chetas de Punta Carretas”. Si bien plantean que son etiquetas que surgen del desconocimiento y el prejuicio, reconocen que hay algo de cierto en esas afirmaciones, al menos en lo referido al poder adquisitivo de la mayoría de las personas que viven en la zona. Es decir, reconocen que viven una situación económica favorable, pero rechazan ampliamente la referencia peyorativa y la connotación negativa. Por el contrario, para describir a la población de Punta Carretas, sus habitantes se refieren a “gente normal”, “gente trabajadora” o “gente con oportunidades”, que vive en un barrio cómodo. Además, tienen la percepción de que la población del barrio es diversa, que Punta Carretas aglutina personas de distintas procedencias y diferentes clases sociales.

“M: ¿Y si tuvieran que definir a la gente que vive en Punta Carretas? / PV: Burgueses. (Todas se ríen). (...) / PV: No, yo creo que es gente bien, en general. Digo, más allá de ser burgueses (Se ríen), gente de bien, trabajadora. Pero no tan ‘barrio privado’, sino más ‘barrio normal’.” (PC, Jóvenes)

“A mí lo que me pasa es que siempre que digo donde vivo me dicen: ‘ah, sos una chetita de Punta Carretas’. Y para mí no es tan así, o sea, yo no lo vivo así. Pero sí puede ser que haya gente que sea así. Igual son como etiquetas re sociales, totalmente subjetivas (...). Pero si tengo que definirme a mí, como persona que vive en Punta Carretas, yo diría ‘cómoda’. O sea, vivo ahí porque nací ahí, porque mi familia toda la vida vivió ahí (...). Pero se quedan ahí por ese sentimiento, además del de pertenencia, de estar cómodos en donde viven. Entonces, si yo me defino a mí, como persona que vive ahí, digo: ‘cómoda’. Por todo lo que dije de poder acceder a todo.” (PC, Mujer joven)

En esta misma línea, debaten respecto a qué barrios de la ciudad se asemeja o pertenece Punta Carretas. En este marco, se evidencian algunos esfuerzos por distinguirse de Carrasco o de los barrios privados, y en alguna medida de Pocitos, que consideran más

“selectos” que Punta Carretas. De todos modos, en términos generales, parece haber un acuerdo en que Punta Carretas pertenece al grupo de barrios “céntricos” y “costeros”, como Parque Rodó, Malvín, también Pocitos, entre otros.

“PM: Yo igual noto como que juntan mucho a Pocitos y Punta Carretas y yo, siendo de Punta Carretas, yo voy a Pocitos y me siento una intrusa. (...) Noto mucha diferencia en la clase de gente que vive en Pocitos y la clase de gente que vive en Punta Carretas. / PM: Es como que nos meten en una bolsa, tipo: Carrasco, Malvín, Punta Gorda, Pocitos, Punta Carretas, son todos ‘los chetos de’... pero ta, yo no lo siento así, no lo comparto. Pero sé que la gente lo piensa.” (PC, Mujeres jóvenes)

“PM: Para mí es igual en todos lados, no veo diferencia entre gente en el Centro, en Pocitos, en Punta Carretas. Veo que tal vez los de Carrasco son algo diferentes. Tal vez te diré que si voy a diferenciar, diferenciaría de los de Carrasco. Pero no acá. (...) / PM: En general la gente de Carrasco va a los colegios de Carrasco, los amigos de Carrasco... (...) PM: En Punta Carretas te abris un poquito más... Más ómnibus. / PM: A mí me parece que es mucho más abierto Punta Carretas sí. (...) / PM: Bueno, pero se diferencia que el nivel adquisitivo de la mayoría de la gente que vive en Punta Carretas no es el mismo de la gente que vive en el Cerro. / PM: No, no me estoy refiriendo al Cerro. Te hablo de Pocitos. Obvio, si vas a comparar Punta Carretas con el Cerro, hay diferencias. Pero no hay diferencias de Punta Carretas a Pocitos, al Centro, a Malvín, a Parque Rodó.” (PC, Adultas)

“PM: Sí pasa que la gente de Punta Carretas tiene plata, o un poco más de plata que la media. (...) / PM: Pero igual somos buena gente, aunque tengamos un poco más de plata. (...) / PM: Gente normal, yo que sé. / PM: Aristócratas, no. / PM: Sí, me parece que en Carrasco hay más aristocracia que en Punta Carretas.” (PC, Adultas)

Al tener que definirse a sí mismas dentro de una suerte de ordenamiento social, las habitantes de Punta Carretas no se ubican en un extremo, sino que se sitúan en una posición más intermedia, pero cercana a los estratos más altos —son privilegiadas, pero no las más privilegiadas. Así, surge una aparente representación plural de las posiciones en la ciudad.

Sin embargo, al incorporar la idea de la otredad, las distinciones previas se aglutinan en un ‘nosotros’ más amplio, que se opone a un ‘otro’ definido con claridad. Así, al integrar la otredad, se pone de manifiesto que las habitantes de Punta Carretas representan la ciudad en términos duales: ‘nosotros’ y ‘otros’. La posición propia —el ‘nosotros’— se describe en menor medida; de cierto modo, se da por hecho, es la “norma”. La otredad, en cambio, cuenta con una mayor cantidad de representaciones asociadas: la descripción es densa y las referencias son numerosas.

Si bien el contenido de las referencias es similar, vale distinguir algunos elementos que difieren en la construcción de la otredad entre jóvenes y adultas. Las jóvenes, por su parte, sitúan la otredad en aquellas zonas de la ciudad que no conocen: barrios lejanos, que no saben ubicar en el mapa y que no frecuentan más que ocasionalmente. Estas zonas implican en su imaginario un conjunto referencial de características vinculadas a la pobreza, la precariedad y la exclusión. Son *otras* vidas, profundamente distintas y distantes —no sólo geográficamente— de sus vidas en Punta Carretas. De hecho, la única oportunidad de

acercamiento o encuentro con estos ‘otros’ se relaciona con las instancias en que concurren a hacer trabajo solidario a dichos barrios. Sin embargo, a pesar del encuentro, las distancias no se diluyen sino que se encarnan y se hacen evidentes en el marco del acercamiento.

“Y cuando voy en el ómnibus, por ejemplo, y digo: ‘pah, esta zona no la conozco’, da la casualidad que es zona de asentamientos, zona de tirar basura por cualquier lado, zona donde los animales andan sueltos como si nada, carritos. Y digo, es gente totalmente vulnerable, discriminada totalmente, y yo esa zona no la conozco porque digo: ‘ni en pedo me meto ahí’. (...) Me pasó que con los Scouts vamos a pila de lugares excluidos socialmente, que son un basural, que son de todo, y me pasó que ni ahí sentía miedo. (...) Pero eran lugares así, llenos de gente que se viste así nomás, con lo que rescata de por ahí; que está buscando comida en la basura, que tiene la casa que se cae a pedazos, que si llueve se le inunda. O sea, esa zonas que no conozco son zonas donde vive la gente vulnerable, excluida socialmente, que tiene cero forma de insertarse en la sociedad.” (PC, Mujer joven)

“Hay muchos lugares que yo fui conociendo a lo largo de mi adolescencia, más que nada por ese estigma de ‘bueno, vamos a ir a ayudar a un barrio’. (...) Hay muchos lugares que yo no conocía, pero que los terminé conociendo, o sea, que me daba miedo ir, pero que los terminé conociendo por ese estigma de ‘bueno, vamos a ir a hacer un servicio a esa gente que está marginada de la sociedad, para ir a ayudarlos’. Que por un lado, no sé si está tan bueno, es como que vas porque te dan lástima y no es lástima, pero es como que vas por la necesidad de ir a ayudar a alguien. Pero no es que yo voy porque quiero ir a conocer el barrio. No sé, como que lo conocí a la fuerza.” (PC, Mujer joven)

Asimismo, reconocen que estos *barrios otros* son estigmatizados: los medios de comunicación los tachan de peligrosos y marginales, los vinculan con la venta de drogas y la delincuencia. Si bien reconocen la influencia de los discursos mediáticos, también asumen tener profundamente interiorizada esa caracterización. Estos *barrios otros* les dan miedo, porque allí se sienten o se sentirían en peligro.

“Todo lo que es la periferia la verdad que no puedo decir, pero no es un lugar a donde yo digo: me voy a ir. Ponele, voy a la Teja, pero me subo al ómnibus, voy a donde tengo que ir y me vuelvo. Y todo lo que es la zona, en realidad, es ese miedo que te meten en la cabeza de ‘tené cuidado que te van a robar’, que no andes con el celular en la calle. Es esa cultura del miedo que se nos impone. Y vos te comes la pastilla, quieras o no. Entonces es como... ¿no me gusta? Bueno, no sé si no me gusta, pero si vas con esa sensación de miedo... capaz que por ahí no me gusta.” (PC, Mujer joven)

“La idea que tenemos de casi todos de esos lugares, o sea, perdón que lo diga así, (...) pero creo que es más que nada las cosas que nos enteramos por las noticias, que en general son cosas negativas y que meten ese miedo de: ‘esta zona no vayas porque te roban’, y ta, creo que es más que nada eso lo que yo conozco de esos lugares.” (PC, Mujer joven)

De este modo, la representación de la otredad para las jóvenes de Punta Carretas está íntimamente vinculada a lo desconocido, a la porción de Montevideo que no conocen y que no forma parte de su circuito habitual. Si bien sostienen que la ciudad está dividida y que eso las incomoda, lo *otro*, lo que se encuentra del otro lado de la frontera, oscila entre pertenecer y no pertenecer a la ciudad que ellas se representan. Al tener que definir a Montevideo, la caracterizan a través de los atributos de la ciudad que ellas conocen y habitan: una ciudad disfrutable, por sus espacios verdes, sus propuestas culturales y su valor histórico. ‘Los otros’

emergen en el discurso únicamente ante algunos asuntos vinculados a la vida urbana: el miedo y lo desconocido.

“Lo que no conozco es donde no hay lugares turísticos, o sea que son barrios tirados a la nada, como que no hay intervención urbana para que sea un espacio público, ponele una plaza, donde la gente se junta a tomar mate. Una cultura de barrio, digamos. Como que la gente, los lugares que no conozco, en general, no tienen centros turísticos. O sea, ya sea museos, plazas, monumentos o lo que sea.” (PC, Mujer joven)

Por otro lado, en el caso de las adultas, las referencias a la otredad no se hacen en relación a lo desconocido, sino a lo que les es ajeno pero que también está presente en su ciudad: la construcción de la otredad no se vincula a lo que desconocen, sino que implica un registro de lo *distinto* dentro de su experiencia urbana. Las referencias a ‘los otros’ aparecen de forma más desordenada y entremezcladas en el discurso sobre la ciudad. El conjunto referencial mediante el cual caracterizan a la otredad es más amplio: ‘los otros’ son los barrios periféricos, los asentamientos —“cantegriles”, para ellas—, la gente en situación de calle, los delincuentes, y hasta la basura.

“Estuve hace poquito, aparte. Ya te digo, mis hijas hacen pila de trabajo social y fui, y una vez nos invitaron a hacer todo el recorrido con ellas y era una tristeza. La gente veías que se ayudaban entre ellos. Bueno, vivían en casitas de latas, ¿no? Aparte pasábamos a buscar a los niños y, las madres divinas, te las daban a las nenas con sus mejores ropas, peinadas, divinas, pero ahí mismo, ahí al lado estabas viendo ratas, que estaban al lado de esa nena que estaba toda immaculada. Y los veías que había colaboración entre ellos, había uno trabajando, llevaba arena, otro lo ayudaba... Pero, todo una mugre... y no, no creo que a ellos tampoco les guste (Se ríe).” (PC, Mujer adulta)

Lo lejano, lo precario, lo deteriorado, lo sucio, lo marginal, lo inseguro, lo molesto: todo parece ser lo mismo y estar contenido bajo un mismo concepto aglutinador. Un concepto que no nombran explícitamente, pero que es la pobreza. En este amplio conjunto referencial todo termina siendo análogo: los pobres, los delincuentes, los habitantes de barrios periféricos y de asentamientos, las personas en situación de calle y la propia basura. Estos elementos comparten una misma representación: son la otredad de la que ellas se distinguen. Una otredad que les molesta, que les da miedo, que les da lástima, que las incomoda, que las interpela y que también rechazan.

Si bien ‘los otros’ están lejos, para ellas la distancia es más social que geográfica. A pesar de que la distancia territorial existe y ellas la afirman, también plantean que la ciudad está “toda mezclada” y que cada vez deben convivir más con ‘los otros’: “micro-basurales”, “micro-asentamientos”, personas durmiendo en la puerta de sus casas y los delincuentes que las asedian y no las dejan en paz. Se sienten invadidas.

“Sí... los veo hacer sus necesidades en frente de mi ventana, ya te digo, los he visto tener sexo en frente de mi ventana, en frente de mi casa y, o sea, un poquito característica de asentamiento está empezando a tener mi barrio. Muy poquitas. Tengo agua corriente, luz, un montón de comodidades.” (PC, Varón adulto)

En este sentido, revisten particular interés las referencias a la basura. En su imagen de Montevideo, las apreciaciones negativas se centran en el deterioro y declive estético de la ciudad. En este marco, la suciedad es una de las preocupaciones más destacadas y las menciones a la basura son múltiples. Sin embargo, al hilar las intervenciones, podemos percibir cómo las referencias a la basura se vuelven un recurso para transmitir el malestar respecto a otros elementos, que vinculan con la basura. Lo molesto no es la basura alrededor de los contenedores, es la gente que los revisa; lo molesto no es la basura en la calle, es la gente que duerme en cada esquina; lo molesto no son las cantidades de basura acumuladas en la periferia montevideana, es la gente que vive rodeada de ella.

“Pero, si no me molestara la desigualdad, seguro me molestaría todo lo que está sucio, todo lo que no es como... elegante y Punta Carretas.” (PC, Mujer adulta)

Si bien ‘los otros’ en el caso de las jóvenes se asocian al Montevideo desconocido, y en el caso de las adultas a aquello *distinto* que está presente en su propia ciudad, el conjunto simbólico al que refieren es similar. ‘Lo otro’ es lo que les es ajeno y distante (social y geográficamente): lo precario, lo deteriorado, lo marginal, lo inseguro.

En síntesis, las estrategias discursivas de conjunción y disjunción en Punta Carretas indican que, si bien parten de una perspectiva plural o múltiple en relación a la posición propia —donde distinguen un mosaico de situaciones privilegiadas—, al enfrentarse a la otredad la representación se dualiza: el ‘nosotros’ se aglutina y ‘los otros’ se representan distintos y distantes.

Imagen 2: Síntesis gráfica de representaciones en torno a ‘nosotros’ y ‘otros’. Punta Carretas, 2019.



Elaboración propia en base a grupos de discusión.

Cabe señalar que la referencia es a ‘los otros’, no a ‘lo otro’. En este caso, el énfasis en la dimensión material —que vimos en relación a la experiencia urbana barrial—, se diluye para centrarse en lo humano. Sobre todo para las personas adultas, la otredad son personas,

son ‘los otros’. Si bien la experiencia y la representación de la ciudad parecen estar mediadas por lo material, cuando se trata de poner el foco en las diferencias urbanas, la distinción se hace en relación a las personas que habitan la ciudad.

Por otro lado, en Flor de Maroñas la representación de la ciudad parece más homogénea. Tienen la percepción de que Montevideo “es todo igual”, de que una realidad similar a la que ellas viven atraviesa todo el conjunto urbano. En este marco, Flor de Maroñas es representado como “un barrio más”, parecido al resto; consideran que lo que se vive en Flor de Maroñas es lo que se vive en todos los barrios. Sin embargo, a pesar de esta apreciación general, observamos algunas distinciones hacia arriba y, sobre todo, hacia abajo. Por un lado, afirman que hay barrios que tienen menos problemas y, por otro, que hay zonas de la ciudad que “están peor” —sobre todo en relación a la inseguridad. Al pensar en el conjunto de la ciudad, entonces, se colocan en una posición intermedia: “ni sin oportunidades, ni con muchas oportunidades”.

“(Sobre las zonas que no conocen) PM: Yo las veo igual. Como que son iguales a las que conozco. / PM: Las mismas precauciones se toman. / PM: Es lo mismo, o capaz que hasta más peligroso, pero no es que me dé miedo lo que no conozca. O sea, no conozco, pero para mí es como si estuviera en mi barrio (...) me parece todo igual. / PM: De los barrios que no conocemos escuchamos las mismas cosas también. (...) / PM: Por eso, el Borro yo no conozco y escuchas, y decís: ‘ta, es peor que mi barrio’. Pero ta, no le pongo diferencia.” (FM, Mujeres jóvenes, BH)

“PM: Yo siento que es un barrio más, capaz que tiene menos carencias que otros barrios, que está mejor posicionado, o capaz que en comparación a otros barrios sí tiene carencias. Pero como que es un barrio más. / PM: Sí, para mí es lo mismo. / PM: Es distinto si venís del Centro, de Pocitos, te venís para acá, eso es obvio que va a ser distinto. Ahora, si lo comparamos con otros barrios menos frecuentados (...) o sea, no es tan distinto.” (FM, Mujeres jóvenes, BH)

Las distinciones *hacia arriba* implican la identificación de otras zonas de la ciudad que son “más lindas” o “más favorecidas”. En términos generales, las habitantes de Flor de Maroñas no consideran que Montevideo sea una ciudad linda y disfrutable. Sin embargo, esta apreciación se ciñe a *su ciudad*, aquella que habitan de forma cotidiana. Como vimos en el apartado anterior, hay algunos lugares —la Rambla, la Ciudad Vieja, el Prado, el Parque Rodó o el Parque Batlle— que destacan y señalan como espacios bellos y disfrutables. Sin embargo, estos lugares están fuera del circuito urbano habitual de las habitantes de Flor de Maroñas, fuera de *su ciudad*.

“(Sobre los barrios privados) PM: ¡No sabes lo que eran esas casas! ¡Ay, qué casas! ¡Y qué pasajes! Ya no eran calles, sino como pasajes. (...) Era otra ciudad. Era otro lugar. / PM: Otro mundo.” (FM, Mujeres mayores, BH)

Por otro lado, distinguen *hacia arriba* zonas que son “más favorecidas” por el Estado o por los medios de comunicación. Señalan la consideración diferencial de las políticas estatales por otras zonas o poblaciones de la ciudad: mediante el otorgamiento de viviendas, la colocación de alumbrado público, la pavimentación de las calles, entre otros ejemplos.

Asimismo, plantean que los medios de comunicación visibilizan más algunas zonas que otras, dotándolas de mayor relevancia en la ciudad. Algunas veces estas acciones estatales o mediáticas provocan una indignación que trasciende al benefactor y se deposita sobre los beneficiarios de estas acciones. De este modo, puede gestarse cierta hostilidad con quienes reciben los “beneficios”. Esta percepción surge, en mayor medida, de las personas que residen en asentamientos.

“PM: Porque me he enterado que en otros barrios han ayudado (...) ¿Y por qué acá no? Somos 135 familias. (...) Y yo no digo que nos den, pero que nos den la posibilidad de uno pagar. Como han hecho en otros barrios. ¿Por qué no lo hacen? ¿Qué van a esperar a que nosotros estemos diez, quince años esperando a ver qué va a pasar? Y mientras tanto vos seguís viviendo en la misma. No me parece justo a mí. (...) ¿Viste que eso que hacen del Antel Arena? Que ahora van a hacer no sé qué cosa en Pocitos y que las otras de allá de pasando la Puerta de la Ciudadela están furiosas porque (pone voz parodiando sufrimiento:) ‘¡los canteros se están muriendo las plantas!’; ¿viste? Y salen en televisión. ¡¿Y nosotros?! Uno tiene que seguir viviendo en la caca.” (FM, Mujer adulta, Asent.)

“(Sobre los desalojos frente al Hipódromo de Maroñas) PM: Ah porque la gente que va al coso de Maroñas, le robaban. ¡Pobre gente! (Sarcasmo). Iban en los autos y todo, ¡y les robaban, pobres! / PV: Y no podían ver eso. Lo principal era que hay mucha gente de plata que no podía ver los asentamientos en frente al Maroñas. / PM: ¿Entendes lo que te digo? Entonces, si vos tenes plata, sos gente. Ahora, si vos no tenes plata, no sos nada. No vales nada.” (FM, Adultas, Asent.)

Por otra parte, las distinciones *hacia abajo*, se vinculan a que otras zonas “están peor”, y que son incluso más peligrosas que Flor de Maroñas. Si bien en su barrio sienten miedo, en otras zonas el sentimiento se profundiza aún más.

“(Sobre los lugares de Montevideo que no les gustan) PM: Los que están marcados como zona roja, ¿viste? (Se ríen). / PM: Justo esos. En realidad, todos son peligrosos. (...) El Cerro no me gusta, aunque voy bastante seguido. (...) / PM: El Borro, por ejemplo, es re peligroso. (...) ¿Y cómo es el otro? El Marconi, también. Horrible.” (FM, Mujeres jóvenes, BH)

“PM: No sé, hay lugares que están feos por las poblaciones que hay. (...) Ponele, Aparicio Saravia, por ejemplo, es espantoso pasar por ahí. Entonces, sería un lugar de respeto. Respetar, digamos, de no pasar. Yo no paso casi nunca. Es un lugar feo por la delincuencia y por todo lo que hay. / PM: La parte de las calles de Manga también. Porque para transitar en esas calles que son montes, es espantoso. Y para la parte del 16 también, es horrible. Sin embargo, hay montones de gente que viven para ese lado. Pero a mí para ahí no me gustaría ir. (...) Porque lo veo que no es seguro. Por la delincuencia.” (FM, Mujeres mayores, BH)

En este sentido, las distinciones hacia abajo parecen más *cercanas*. Distinguen dichas zonas porque notan que allí es más profunda una dinámica que ya identifican en su propio barrio: el protagonismo de la inseguridad y el miedo. Por otro lado, las distinciones hacia arriba señalan elementos que les son más ajenos; es decir, que se encuentran por fuera de *su ciudad*.

Del discurso de las habitantes de Flor de Maroñas se desprende una idea de *ciudad homogénea*. Sin embargo, como vimos a partir de la experiencia barrial, esta es una homogeneidad heterogénea: el registro de lo *distinto* es usual y cotidiano. Para ellas, la ciudad es homogénea en tanto en toda la ciudad convivir entre distintos es la norma. Por ello,

no existe una construcción dominante de ‘nosotros’ y ‘otros’ entre zonas de la ciudad, sino que los diversos ‘nosotros’ y ‘otros’ se identifican dentro de su propio territorio. No hay lugar para construir otredad en otra parte de la ciudad, cuando el ‘otro’ es vecino. El espacio de las fronteras, distancias y diferencias urbanas es dominado en el discurso por las divisiones que se registran dentro del barrio, aquellas con las que conviven y lidian cotidianamente. La fragmentación intra-barrial adquiere una potencia y un protagonismo en la experiencia de los sujetos en la ciudad, que no parece dejar espacio para otras distinciones. De este modo, el imaginario urbano de las habitantes de Flor de Maroñas implica la homogeneidad de una realidad heterogénea y fragmentada. “Es todo igual” porque consideran que toda la ciudad está compuesta de múltiples fragmentos y atravesada por conflictos entre distintos.

De este modo, para las habitantes de Flor de Maroñas la diferencia urbana más pronunciada es la distinción respecto al “malandraje” o “la delincuencia”: ellos son el ‘otro’ en la ciudad. Es un ‘otro’ cercano, que las circunda y amenaza, con el que lidian permanentemente. Para ellas, la vida urbana está estrechamente vinculada a la inseguridad y, como vimos, el miedo es el sentimiento que media su relación con la ciudad y organiza su experiencia en ella. Así, en el caso de Flor de Maroñas, el miedo se consolida como uno de los principales constructores de fronteras urbanas.

Imagen 3: Síntesis gráfica de representaciones en torno a ‘nosotros’ y ‘otros’. Flor de Maroñas, 2019.



Elaboración propia en base a grupos de discusión.

7. Conclusiones

7.1. Experiencias urbanas distintas y desiguales: vivir la ciudad desde posiciones diferenciales

Las realidades barriales que optamos por contrastar se revelan como muy disímiles. A partir de la caracterización demográfica y socioeconómica, Punta Carretas muestra niveles más favorables en las distintas dimensiones consideradas. Las diferencias registradas entre los territorios en ámbitos como el trabajo, la educación, la vivienda y la economía de los hogares, son pronunciadas. De este modo, las distancias económicas y sociales parecen reflejar, o superar, las geográficas; por lo que cada barrio constituye un escenario muy distinto para el desarrollo de la vida urbana. Punta Carretas y Flor de Maroñas se revelan, entonces, como plataformas desiguales para la experiencia en la ciudad.

En este marco, las experiencias barriales en cada territorio son distintas. Tal como señala Filardo et al. (2019) para el caso de los barrios de nivel socioeconómico alto, en Punta Carretas constatamos una valoración positiva del barrio y la vida en él, sobre todo centrada en cuestiones de índole material. Punta Carretas es considerado por sus habitantes un barrio lindo y confortable, de buenos balances y de cercanías, que da lugar a una experiencia barrial agradable y cómoda. Esta experiencia, además, es compartida entre sus habitantes y se demuestra homogénea.

En Flor de Maroñas, por el contrario, las experiencias barriales demuestran ser fragmentarias, sobre todo en función de las configuraciones residenciales, tal como plantea la literatura antecedente (Abbadie et al., 2019; Rodríguez, 2019). A su vez, la fragmentación del territorio atraviesa, y de cierto modo domina, la experiencia barrial de sus habitantes. Esta experiencia se centra en la dimensión humana, puesto que la vida en el barrio se basa en la relación, convivencia y conflicto entre distintos grupos de personas. Las habitantes del barrio histórico, particularmente, distinguen entre las “buenas vecinas”, las “malas vecinas” y “el malandraje”, y es a partir de ese ordenamiento que se organiza su experiencia barrial. Si bien la división es tripartita, esto conduce a una percepción dualizada del barrio donde “¡hay gente y gente!”: personas o grupos que hacen la vida en el barrio más llevadera y agradable, y otros que la hacen más difícil. Dentro de esta categorización, “el malandraje” es responsabilizado por los problemas del barrio y por la hostilidad e inseguridad que dominan el espacio público barrial y urbano.

Tanto Moctezuma Mendoza (2017) y Aguiar (2016) en barrios de clases bajas de Ciudad de México y Montevideo respectivamente, como Rodríguez (2019) en el propio Flor

de Maroñas, identifican cierto protagonismo de las fracturas intra-barriales en la vida urbana, lo cual es consistente, además, con los patrones recientes de segregación en las ciudades latinoamericanas (Sabatini, 1999, 2003, 2006), que indican una creciente fragmentación de los sectores populares. De acuerdo con Álvarez Pedrosian (2013: 275), “las zonas segregadas más que homogéneas tienden a una diferenciación radical”, y esto gesta importantes distancias sociales y simbólicas dentro de los propios barrios populares. En Flor de Maroñas, como en otros casos desarrollados por investigaciones precedentes, estas distancias generan conflictos íntimamente vinculados al miedo y al “malestar urbano” (Aguiar, 2016), que construyen una representación del espacio barrial y urbano como un ámbito hostil.

En el entendido de que la experiencia urbana también se compone de movimientos, analizamos la experiencia de movilidad de las habitantes de cada barrio. Por un lado, las habitantes de Punta Carretas disfrutan de una movilidad urbana cotidiana *simple*. Esto implica que el barrio ofrece muy buenas posibilidades de movilidad y les permite desplazarse con facilidad por la ciudad. Punta Carretas configura una posición cómoda para desplegar movimientos urbanos. En cambio, las habitantes de Flor de Maroñas se ven obligadas a una movilidad *parcelada*: una movilidad “por pasos”, donde las personas en primer lugar deben *salir* del barrio, para luego tomar uno o dos ómnibus adicionales para dirigirse a su destino. Esto implica una inversión de tiempo superior, distancias más largas, demoras y esperas, que se suman a una experiencia extenuante en un transporte público imprevisible que no se ajusta a las necesidades de las habitantes del barrio.

A su vez, estas experiencias de movilidad desiguales revelan diferencias en los motivos que fundamentan el movimiento urbano en cada uno de los territorios. Punta Carretas es un barrio de cercanías, que contiene en su zona de la ciudad todo lo que sus habitantes precisan para desarrollar armoniosamente la vida urbana. En este sentido, de cierta forma, el barrio les brinda la posibilidad de renunciar al movimiento urbano. Sin embargo, a la vez, habilita el despliegue de una movilidad urbana simple y cómoda. De este modo, Punta Carretas ofrece a sus habitantes la plenitud de las posibilidades para el movimiento urbano, a pesar de que ellas no tienen el imperativo de moverse. Por ello, afirmamos que en este caso la movilidad es una *opción*. Por el contrario, en Flor de Maroñas, tal como plantean Jirón (2010) y Hernández (2017) en sus investigaciones sobre Santiago de Chile y Montevideo, las dificultades para la movilidad no solo representan trabas para el movimiento urbano, sino que consolidan obstáculos en el acceso a bienes, servicios y oportunidades que se concentran en otra zona de la ciudad. De este modo, para las habitantes de Flor de Maroñas la movilidad urbana no es una opción, es una *necesidad*, para acceder a los recursos que la ciudad ofrece

para el sustento de la vida. La movilidad es para ellas una “práctica fundamental en las estrategias implementadas para sobrevivir” (Segura, 2019: 32). Las habitantes de Flor de Maroñas no sólo se encuentran lejos geográficamente de los recursos para la reproducción de la vida que ofrecen otras zonas de la ciudad, sino que deben enfrentarse día a día a una experiencia profundamente extenuante para acceder a ellos. Por ello, en términos de Hernández (2017), podemos decir que las habitantes de Flor de Maroñas tienen negado, al menos parcialmente, el acceso pleno a la ciudad.

Ahondando en lo vinculado al movimiento urbano, nos acercamos a los mapas cognitivos de las habitantes de cada territorio, a partir de sus recorridos habituales. La zona que frecuentan las habitantes de Punta Carretas es aquella a la que su barrio pertenece y que es definida por la literatura como el área próspera de la ciudad. El contacto con otras zonas de Montevideo es muy puntual, dado que no necesitan desplazarse a dichas áreas para realizar sus actividades habituales. En el caso de las habitantes de Flor de Maroñas, conocen y recorren cotidianamente la zona de la ciudad en la que se encuentra su barrio, así como el Centro de Montevideo, y el camino que se extiende entre medio de ambas: una avenida que, como un túnel, permite que desde el noreste lleguen al Centro y luego regresen a sus casas sin escalas. Otros espacios de la ciudad, a los que se dirigen ocasionalmente, quedan por fuera de su circuito habitual, en el área próspera de Montevideo, y son simbolizados como espacios bellos, para el disfrute y el ocio.

A partir de este análisis, observamos que Montevideo no se muestra completa para las habitantes de ninguno de los dos barrios. Sus mapas cognitivos revelan que conocen y habitan cotidianamente la zona de la ciudad a la que sus barrios pertenecen. En consonancia con lo planteado con Aguiar (2011), constatamos que los circuitos urbanos difieren según la posición social de las personas. Más allá de que sabemos que Montevideo es múltiple y heterogénea, estos sujetos parecen habitar una ciudad mucho más homogénea, donde tienen contacto casi exclusivamente con personas, espacios y realidades similares a las suyas. De cierto modo, si bien la vida urbana se compone de posiciones y movimientos (Segura, 2015), en este caso parece que los movimientos no logran trascender o evadir las propias posiciones. Sus mapas cognitivos delimitan dos zonas casi completamente escindidas una de la otra: dos ciudades distintas.

Tanto en relación a la experiencia barrial, como a la experiencia de movilidad y a los mapas cognitivos, estas constataciones sugieren que el análisis de posiciones sociales y urbanas presenta potencialidades para la investigación social en ciudades. Específicamente, los contextos barriales, si bien requieren ser comprendidos de manera compleja y no

homogeneizante, demuestran ser una plataforma relevante para la vida urbana, que permite indagar en la multiplicidad de experiencias situadas y desiguales que tienen lugar en una misma ciudad.

7.2. Entre la ciudad dual y la ciudad fragmentada

Para concluir el presente trabajo analizamos qué imaginarios urbanos gestan estas experiencias distintas y desiguales. Dado que los mapas cognitivos indican que estos sujetos viven *ciudades distintas*, ¿qué es y cómo es Montevideo para ellas? ¿Qué Montevideo viven? Para ello, en primer término, observamos algunas imágenes de la ciudad que surgen a partir de la experiencia. Las representaciones de las habitantes de Punta Carretas indican que para ellas Montevideo es una ciudad que puede ser estresante, en tanto el tránsito urbano muchas veces es caótico, pero que es fundamentalmente una ciudad disfrutable, que habilita una vida urbana cómoda y agradable. De cierto modo, esta percepción está muy emparentada con lo que expresan al respecto de su propio barrio. Por ello, podemos decir que Punta Carretas gesta imaginarios urbanos asociados al disfrute de la ciudad. En cambio, en Flor de Maroñas encontramos otro tipo de imágenes; Montevideo es para ellas un espacio hostil. Por un lado, como vimos, porque la experiencia de recorrer la ciudad es extenuante y agotadora. Por otro lado, el miedo urbano (Lindón, 2007; Aguiar, 2016) surge como el sentimiento que media la relación de las habitantes de Flor de Maroñas con la ciudad. La inseguridad y la sensación de peligro atraviesan su experiencia urbana y gestan imaginarios asociados a la hostilidad y el miedo.

Ahora bien, en relación a las representaciones de la ciudad, nos centramos en los imaginarios que se construyen a partir de las estrategias de conjunción y disjunción de los actores urbanos (Vera, 2019), para analizar de qué forma se manifiestan las divisiones de la ciudad a nivel intersubjetivo. En este sentido, constatamos que en Punta Carretas, al definir la posición propia, la representación de la ciudad es fragmentaria: distinguen un mosaico de situaciones privilegiadas y se sitúan en una posición intermedia —aunque cercana a los estratos más altos. Sin embargo, al incorporar la idea de la otredad, la representación se dualiza: las distinciones previas se aglutinan en un ‘nosotros’ más amplio, que se opone a un ‘otro’ definido con claridad, distinto y distante. Este ‘otro’, son ‘los otros’: personas *distintas* que habitan la ciudad. Si bien las jóvenes los sienten más lejanos y desconocidos, y las adultas más presentes en su propia ciudad, todas coinciden en quiénes son esos ‘otros’: son quienes les son ajenos y distantes (social y geográficamente), y los engloban en un conjunto referencial que aglutina lo lejano, lo precario, lo marginal, lo inseguro, lo peligroso y lo

deteriorado. Son *otras* vidas que comparten la característica de ser la otredad de la que este ‘nosotros’, en su representación dual de las diferencias urbanas, se distingue.

Por otro lado, en Flor de Maroñas, más allá de que existen algunas distinciones hacia arriba y hacia abajo, sus habitantes tienen la percepción de que Montevideo “es todo igual”, de que Flor de Maroñas es “un barrio más”, donde se vive lo que se vive en todos los barrios: donde el miedo y la inseguridad son protagonistas. De este modo, la representación es de una *ciudad homogénea*; pero es una homogeneidad heterogénea, donde la norma es convivir entre distintos. Por ello, no existe una construcción dominante de ‘nosotros’ y ‘otros’ entre zonas de la ciudad, sino que los diversos ‘nosotros’ y ‘otros’ conviven en el propio territorio que habitan. No hay lugar para construir otredad en otra parte de la ciudad, cuando el ‘otro’ es vecino. Este imaginario implica la homogeneidad de realidades fragmentadas en la ciudad, donde el conflicto y la diferencia urbana existen dentro del propio territorio. Tal como plantea Rodríguez (2019: 4), esta es una “alterización espacializada” dentro del barrio, “que adquiere el carácter de una diferenciación radical nosotros-otros”. De este modo, el ‘otro’ que se opone a este ‘nosotros’ es “el malandraje” o “la delincuencia”. En una experiencia urbana atravesada por el miedo, la alteridad que domina el imaginario de la ciudad es aquella que se produce con los causantes de la inseguridad: con ese ‘otro’ cercano, amenazante.

De este modo, concluimos que si bien los sujetos de ambos barrios reconocen en principio una ciudad fragmentada y se colocan en posiciones intermedias, realizando distinciones hacia arriba y hacia abajo, terminan por representar una ciudad dualizada, en dos partes. Aunque conocen los fragmentos, la lógica binaria, insistentemente, se interpone y las lleva a pensar dualmente. De este modo, si bien gran parte de la literatura nacional entiende a Montevideo, a partir de su caracterización poblacional, como una “ciudad fragmentada” (Veiga y Rivoir, 2001; Kaztman et al., 2004), al poner el foco en la experiencia urbana y las representaciones de la ciudad, podemos percibir que a nivel intersubjetivo las fronteras y diferencias urbanas toman otro cariz, toman su propia forma.

La complejidad de la segmentación espacial y la diferenciación social en las ciudades es profunda, y las escisiones en la trama urbana demuestran tener una lógica multiescalar. A un nivel macro-estructural, por ejemplo, podríamos definir una fractura dual, entre centro y periferia. De cierta forma, nuestra selección de casos se estructura de ese modo: Punta Carretas y Flor de Maroñas representan posiciones disímiles desde una perspectiva dual de la estructura social y urbana. Sin embargo, al acercar la mirada, en una caracterización poblacional más exhaustiva, Montevideo —en el mismo sentido que otras ciudades latinoamericanas— aparece fragmentada. En zonas aparentemente homogéneas ante una

mirada más general, surgen escisiones múltiples. Y al abordar el espacio urbano desde la experiencia, los fragmentos se multiplican y, sobre todo en los sectores populares, se evidencia un mosaico de situaciones urbanas y sociales. De este modo, al centrarnos en la forma en que se viven las fracturas urbanas en Flor de Maroñas, observamos que la fragmentación interna del barrio ‘se lleva la atención’, mientras que otras escisiones permanecen veladas. Por otro lado, en un barrio próspero como Punta Carretas se vive una realidad urbana más homogénea. En este sentido, el reconocimiento de un ‘otro’ distinto y distante es más claro y se hace evidente.

De este modo, no existe una única lectura posible, dual o fragmentada, porque la lógica de la segmentación espacial y la diferenciación social en las ciudades es multiescalar y compleja; sobre todo cuando incorporamos el estudio de la experiencia y de la forma en que se viven las diferencias, distancias y fronteras urbanas. A pesar de ello, vale destacar cómo en los dos casos estudiados en este trabajo, más allá de que las habitantes viven en una ciudad estructuralmente fragmentada y que reconocen múltiples situaciones sociales, la lógica dualista se interpone persistentemente en su representación de las diferencias urbanas. Si bien razonan una ciudad mosaico, fragmentada, las imágenes que construyen sobre los actores sociales están atravesadas por una lógica dual, donde para cada ‘nosotros’ hay un ‘otro’. Y en esas distinciones se erigen fronteras que es necesario contemplar a la hora de indagar en la división social del espacio urbano y soñar su transformación.

Bibliografía

- Abbadie, L. et al. (2019). Del barrio a las territorialidades barriales: revisitando categorías desde experiencias de trabajo en cuatro barrios de Montevideo. En S. Aguiar et al., *Habitar Montevideo. 21 miradas sobre la ciudad*. La Diaria.
- Aguiar, S. (2011). *Dinámicas de la segregación urbana. Movilidad cotidiana en Montevideo*. Revista de Ciencias Sociales, V. 24, N° 28. Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales.
- Aguiar, S. (2016). *Acercamientos a la segregación urbana en Montevideo*. Tesis doctoral, Doctorado en Sociología (DS, FCS, UdelaR).
- Aguiar, S. et al. (2019). *Habitar Montevideo. 21 miradas sobre la ciudad*. La Diaria.
- de Alba, M. (2006). Experiencia urbana e imágenes colectivas de la Ciudad de México. Estudios demográficos y urbanos, Vol. 21, Núm. 3 (63), pp. 663-700.
- Álvarez Pedrosian, E. (2013). *Casavalle bajo el sol. Investigación etnográfica sobre territorialidad, identidad y memoria en la periferia urbana de principios de milenio*. Universidad de la República.
- Álvarez Rivadulla, M. J. (2019). *Política en los márgenes. Asentamientos irregulares en Montevideo*. Ediciones Uniandes. Universidad de los Andes. Facultad de Ciencias Sociales.
- Barrán, J. y Nahúm, B. (1984). Las clases populares en el Montevideo del novecientos. En D. Armus et al. (Eds.), *Sectores populares y vida urbana*. CLACSO.
- Bervejillo, F. y Lombardi, M. (1999). *Globalización, integración y expansión metropolitana en Montevideo*. V Seminario Internacional de la RII, México.
- Boado, M. y Fernández, T. (2005). *Una mirada a la crisis, las clases y la pobreza en el Uruguay 1998-2004*. Paper presentado al Seminario México - Uruguay sobre Medición de la Pobreza y Políticas Sociales. FCS, Udelar.
- Bourdieu, P. (2007). *La miseria del mundo*. Fondo de Cultura Económica.
- Cabella, W., Nathan, M. y Tenenbaum, M. (2013). La población afro-uruguaya en el Censo 2011. En J. J. Calvo (Coord.), *Atlas sociodemográfico y de la desigualdad del Uruguay*. Programa de Población, Unidad Multidisciplinaria, FCS, Udelar.
- Canales Cerón, M. (Coord./Ed.) (2006). *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. Lom Ediciones.
- Carman, M., Vieira, N. y Segura, R. (Coords.) (2013). *Segregación y diferencia en la ciudad*. FLACSO, CLACSO, Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Alianza Editorial.
- Castells, M., Susser, I. (Ed.) (2001). *La sociología urbana de Manuel Castells. Trabajos seleccionados*. Alianza Editorial.
- Castro Aguirre, C. (1999). *Mapas cognitivos. Qué son y cómo explorarlos*. Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Núm. 33. Universidad de Barcelona.
- Cresswell, T. (2006). *On the move. Mobility in the Modern Western World*. Routledge.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana; Instituto tecnológico y de estudios superiores de Occidente.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Anagrama.
- Di Virgilio, M. y Perelman, M. (Coords.) (2014). *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. CLACSO.
- Duhau, E. (2013). *La división social del espacio metropolitano. Una propuesta de análisis*. Revista Nueva Sociedad, Núm. 243 (enero-febrero), pp. 79-91.

- Filardo, V. (Coord.) (2006). *Usos y apropiaciones de espacios públicos de Montevideo y clases de edad. Informe de investigación*. Departamento de Sociología, FCS, UdelaR.
- Filardo, V. (2010). *Miedos urbanos en Montevideo*. Recso: Revista de Ciencias Sociales, Vol. 1, Núm. 1. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Católica del Uruguay.
- Filardo, V. y Aguiar, S. (2009). Segregación espacial en Montevideo. Posiciones sociales en la ciudad. En Departamento de Sociología, *El Uruguay desde la sociología VII*. FCS, Udelar.
- Filardo, V., Pandolfi, J. y Angulo, S. (2019). *Segregación socioespacial en Montevideo. "Dar lugar a lugares": cartografías topológicas de la ciudad*. Revista Cultura y Representaciones Sociales. Año 14, Núm. 27. <http://doi.org/10.28965/2019-27-06>
- Filgueira, F. y Errandonea, F. (2014). *Nuestro tiempo. Sociedad urbana*. Comisión del Bicentenario, IMPO.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio y población*. Fondo de Cultura Económica.
- Fraiman, R. y Rossal, M. (2009). *Si tocás pito te dan cumbia. Esbozo antropológico de la violencia en Montevideo*. Ministerio del Interior, Uruguay.
- García Canclini, N. (1997). *Imaginarios urbanos*. Eudeba.
- Gravano, A. (Comp.) (1995). *Miradas urbanas, visiones barriales*. Nordan Comunidad.
- Gravano, A. (2003). *Antropología de lo barrial. Estudios sobre producción simbólica de la vida urbana*. Espacio Editorial.
- Gravano, A. (2005). *El barrio en la teoría social*. Espacio Editorial.
- Greene, R. (2007). Imaginando la ciudad: revisitando algunos conceptos claves. En Rodríguez-Plaza, P. (Comp.), *Estética y ciudad: cuatro recorridos analíticos*. Frasis.
- Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. Fondo de Cultura Económica.
- Hernández, D. (2012). *Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad*. Revista EURE, 38 (115), pp. 117–135.
- Hernández, D. (2017). *Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo*. Journal of Transport Geography. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.017>
- Hiernaux, D. (2007). *Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos*. Revista EURE, Vol. XXXIII, Núm. 99, pp. 17-30.
- Ibáñez, J. (1979). *Más allá de la sociología. El grupo de discusión: técnica y crítica*. Siglo XXI.
- Imilan, W., Jirón, P. e Iturra, L. (2015). *Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana*. Revista Antropologías del Sur, Núm. 3, pp. 87-103.
- Instituto Nacional de Estadística (2015). Principales Resultados Encuesta Continua de Hogares 2014. Disponible en: <https://tinyurl.com/5yrb9ndu>
- Jirón, P., (2010). *Posibilidades de socialización e integración. La movilidad en Santiago de Chile*. En Mutaciones de lo colectivo: Desafíos de Integración. Actas de la tercera escuela Chile-Francia, Cátedra Michel Foucault, Casa Central de la Universidad de Chile.
- Kaztman, R. et al. (2004). *La ciudad fragmentada: respuesta de los sectores populares urbanos a las transformaciones del mercado y del territorio en Montevideo*. IPES, UCU.
- Kaztman, R., Filgueira, F. y Errandonea, F. (2008). La ciudad fragmentada. Respuesta de los sectores populares urbanos a las transformaciones del mercado y del territorio en Montevideo. En A. Portes, B. Roberts y A. Grimson (Eds.), *Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Prometeo.
- Kaztman, R. y Retamoso, A. (2005). *Segregación espacial, empleo y pobreza en Montevideo*. Revista CEPAL, Núm. 85.

- Kaztman, R. y Retamoso, A. (2006). *Segregación residencial en Montevideo: desafíos para la equidad educativa*. Documento de trabajo del IPES, Monitor social del Uruguay, Universidad Católica del Uruguay.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Ley, D. (1983). *A social geography of the city*. Harper & Row Publishers.
- Ley, D. (1989). Fragmentation, coherent and the limits to theory in human geography. En A. Kobayashi y S. Mackenzie (Ed.), *Remarking human geography*. Unwin Hyman.
- Lindón, A. (2007). *La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos*. Revista EURE, Vol. XXXIII, Núm. 99, pp. 7-16.
- Lindón, A. (2007a). *Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales*. Revista EURE, Vol. XXXIII, Núm. 99, pp. 31-46.
- Lindón, A. (2019). Imaginarios urbanos de la espera, temporalidades y territorializaciones. En P. Vera, A. Gravano y F. Aliaga (Eds.), *Ciudades (in)descifrables. Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano*. Editorial Unicen y Ediciones USTA.
- Lynch, K. (2015 [1960]). *La imagen de la ciudad*. Editorial GG.
- Magnani, J. G. (2002). *De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana*. Revista Brasileira de Ciências Sociais, Vol. 17, Núm. 49, pp. 11-29.
- Marcuse, P. (1989). *Dual city: a muddy metaphor for a quartered city*. International Journal of Urban and Regional Research, 13 (4), pp. 697-708.
- Marcuse, P. (1994). No caos sino muros: el postmodernismo y la ciudad compartimentada. En A. Martín Ramos (Ed.) (2004), *Lo urbano en veinte autores contemporáneos*. Edicions UPC / ETSAB.
- Márquez, F. (2003). *Identidad y fronteras urbanas en Santiago de Chile*. Psicología em Revista, Belo Horizonte, Vol.10, Núm.14, pp. 35-51.
- Márquez, F. (2007). *Imaginarios urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis*. Revista EURE, Vol. XXXIII, Núm. 99, pp. 79-88.
- Martínez, G. (2004). *El barrio, un ser de otro planeta*. Revista Bifurcaciones, Núm. 1.
- Mazzei E. y Veiga, D. (1985). *Heterogeneidad y diferenciación social en sectores de extrema pobreza*. Documento de trabajo, Núm. 108, CIESU.
- Merklen, D. (2005). *Pobres ciudadanos: las clases populares en la era democrática (Argentina, 1983-2003)*. Editorial Gorla.
- Moctezuma Mendoza, V. (2017). *Experiencia y significados simbólicos de los habitantes de conjuntos urbanos de interés social en México: segregación, diferencia y distinción*. Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 32, Núm. 3 (96), pp. 487-514.
- ONU (2018). Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo. Disponible en: <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- OPP - Observatorio Territorio Uruguay (2016). *Desigualdad territorial y concentración en el Uruguay*. Montevideo, Uruguay: Dirección de Descentralización e Inversión Pública, OPP.
- Park, R., Burgess, E. y Mckenzie, R. (1967). *The city*. University of Chicago press.
- Pérez-Agote, A., Tejerina, B. y Barañano, M. (2010). *Barrios multiculturales. Relaciones interétnicas en los barrios de San Francisco (Bilbao) y Embajadores/Lavapiés (Madrid)*. Trotta.
- Pol Urrútia, E. y Vidal Moranta, T. (2005). *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. Anuario de Psicología, Vol. 36, Núm. 3, pp. 281-297. Universitat de Barcelona, Facultad de Psicología.
- Rodríguez, A. (2019). *Producción del espacio residencial y formaciones subjetivas en barrios populares de Montevideo (Uruguay) en la urbanización capitalista neoliberal. Sentidos de*

pertenencia y alteridades en el barrio Flor de Maroñas. Tesis doctoral. Facultad de Ciencias Sociales - Universidad de Buenos Aires.

Rodríguez, J. y Arriagada, C. (2004). *La segregación residencial en la ciudad latinoamericana*. Revista EURE, 29 (89), pp. 05-24.

de la Rosa, P. (2007). *Transporte colectivo urbano en Montevideo*. Tesis de maestría. FCS, UdelAR.

Rosa, P. C. (2012). “Ser” habitante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (*experiencias y procesos de una ciudad en transformación*). Boletín Científico Sapiens Research, 2(1), pp. 60-65.

Rosa, P. C. (2015). *La ciudad como escenario: los habitantes de la calle y sus experiencias urbanas*. Revista de Direito da Cidade, Vol. 07, Núm. 02, pp.518-536.

Sabatini, F. (1999). *Tendencias de la segregación residencial urbana en Latinoamérica: reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile*. Serie Azul, Núm. 29, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sabatini, F., Cáceres, G. y Cerdá, J. (2001). *Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción*. Revista EURE, 27(82).

Sabatini, F. (2003). *La segregación social del espacio urbano en las ciudades de América Latina*. Documentos del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Serie Azul, Núm. 35. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sabatini, F. y Sierralta, C. (2006). *Medição da segregação residencial: meandros teóricos e metodológicos e especificidade latino-americana*. En J. M. Pinto da Cunha (Ed.): *Novas Metrópoles Paulistas; População, Vulnerabilidade e Segregação*. Nepo-Unicamp.

Sassen, S. (1999). *La ciudad global*. Nueva York, Londres, Tokio. Eudeba.

Sheller, M. y Urry, J. (2006). *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning, (38), pp. 207-226.

Segura, R. (2015). *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana*. UNSAM.

Segura, R. (2019). *Barrio y ciudad, un viaje en dos direcciones*. En NI TEBAC, *Territorialidades barriales en la ciudad contemporánea*. Universidad de la República, Uruguay.

Serna, M. y González Mora, F. (2017). *Cambios hasta cierto punto: Segregación residencial y desigualdades económicas en Montevideo (1996–2015)*. Latin American Research Review, 52(4), pp. 571-588.

Silva, A. (2006 [1992]). *Imaginarios urbanos*. Arango Editores.

Simmel, G. (2001). *Intuición de la vida. Cuatro capítulos de metafísica*. Altamira.

Simmel, G. (2005). *La metrópolis y la vida mental*. Revista Bifurcaciones, Núm. 4.

Soja, E. W. (2000). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Blackwell Publishing.

Ursino, S. (2016). *Imaginarios, huellas y mapas cognitivos. Reflexiones sobre la experiencia urbana de los trabajadores y extrabajadores de la Refinería YPF La Plata*. Revista Question, Vol. 1, Núm. 49. Universidad Nacional de La Plata.

Valera, S. (1997). *Estudio de la relación entre el espacio simbólico urbano y los procesos de identidad social*. Revista de Psicología Social, 12, pp. 17-30. Universidad de Barcelona.

Vallés, M. (1997). *Técnicas cualitativas de investigación social*. Síntesis Sociológica.

Valverde, J. (1989). *La percepción del espacio geográfico de Managua*. Revista de geografía, Vol. XXIII, pp. 87-99.

Varela, C., Pardo, I., Lara, C., Nathan, M. y Tenenbaum, M. (2014). *La fecundidad en el Uruguay (1996-2011): desigualdad social y diferencias en el comportamiento reproductivo*. En J. J. Calvo (Coord.), *Atlas sociodemográfico y de la desigualdad del Uruguay*. Programa de Población, Unidad Multidisciplinaria, FCS, Udelar.

Vasilachis de Gialdino, I. (Coord) (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Gedisa Editorial.

Veiga, D. y Rivoir, A. L. (2001). *Desigualdades y segregación en Montevideo*. Departamento de Sociología, FCS, Udelar.

Veiga, D. y Rivoir, A. L. (2009). *Fragmentación socioeconómica y segregación urbana en Montevideo*. Revista de Ciencias Sociales, Departamento de Sociología, Año XXII, Núm. 25.

Vera, P. (2019). Imaginarios urbanos: dimensiones, puentes y deslizamientos en sus estudios. En P. Vera, A. Gravano y F. Aliaga (Eds.), *Ciudades (in)descifrables. Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano*. Editorial Unicen y Ediciones USTA.

Zunino Singh, D. (2018). *Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento: notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana*. Tempo Social, revista de sociologia da USP, Vol. 30, Núm. 2, pp. 35-54.