

DINÁMICAS DE LA SEGREGACIÓN URBANA

MOVILIDAD COTIDIANA EN MONTEVIDEO

Sebastián Aguiar¹

La movilidad es un aspecto crucial de la vida urbana. Las personas se desplazan cotidianamente usando diferentes medios de transporte, con objetivos y recorridos variados, implicando tiempos y circuitos distintos. Esas dinámicas se estructuran con claridad en base a las posiciones sociales de los habitantes; desde las inferiores los movimientos y en consecuencia el acceso a las oportunidades, están severamente limitados, son claramente más dificultosos. Además, la movilidad estructura la visibilidad, la aparición de Otros: la distancia social se expresa en el establecimiento de fronteras, de barreras de acceso. Por ejemplo, de un lado se dicen rodeados, cercados, se encierran ante la presencia de “sujetos peligrosos”, y confinados a la localidad donde residen; del otro lado, el temor se vive como acecho de figuras amenazantes que vienen de fuera, tras los márgenes, y parecen haberse saltado “su lugar”.

La sociología urbana padece de una cierta fijación. En franca oposición a los estudios fundacionales, por ejemplo “La metrópolis y la vida mental del individuo” de G. Simmel (2005) o los primeros abordajes de la Escuela de Chicago, concentrados en la variedad de estímulos y posibilidades que aparecen con el crecimiento de las ciudades, la generalización de encuestas periódicas en los hogares y el desarrollo de estrategias de cartografía han vuelto casi monotemática la subdisciplina. Se ha convertido en el epítome de lo que M. Foucault (2006) denomina una “perspectiva de la población” en las ciencias sociales, pautada por la localización de dinámicas normales en la ciudad, la definición administrativa de unidades territoriales, y la intervención gubernamental en la regulación de las unidades anormales por debajo.

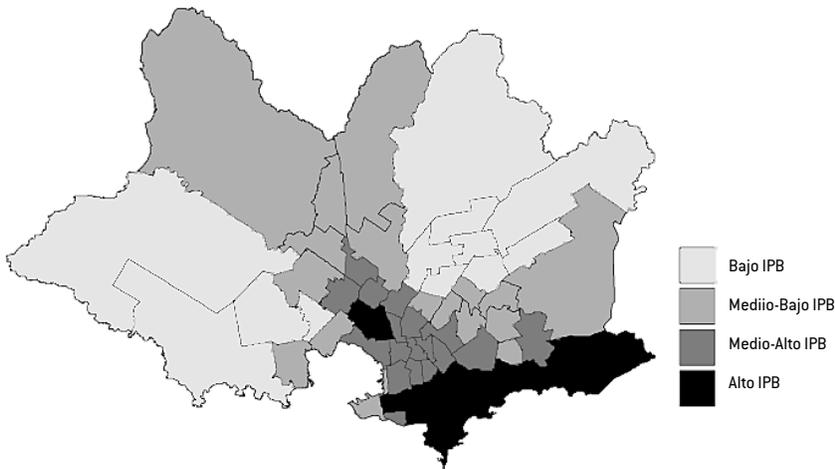
Esto sin quitarle ni un ápice de su enorme rendimiento heurístico. La sociología urbana ha mostrado cómo las desigualdades sociales se plasman en el espacio, se sitúan y entonces aterrizadas en el territorio, se vuelven particularmente claras. Otra de sus contribuciones centrales ha sido mostrar que la ciudad provoca formas específicas de desigualdades, que reproducen y acentúan la brecha entre las estructuras de oportunidades. Así, las dinámicas de segregación

1 Candidato a Doctor, docente efectivo del Departamento de Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales, investigador en las áreas de sociología urbana, sociología de la cultura y sociología de las relaciones de edad. aguiar.sebastian@gmail.com

concentran pobreza y riqueza en zonas específicas en procesos de gentrificación y pauperización. Y cualquier intento de gobierno tendiente a la disminución de estos procesos de fragmentación y sobre todo de empobrecimiento es elogiado y necesario.

Además, efectivamente el lugar de residencia es una variable significativa, con alto poder “explicativo”. En Montevideo numerosos trabajos coinciden en agrupar cuatro grandes zonas en la ciudad, con posiciones relativas bastante diferenciadas (así D. Veiga 2003, JJ Calvo 1999, Katzman 1999). Con datos de 2006, en un trabajo anterior (S. Aguiar 2008) se construyó un índice multidimensional, el IPB, que considera información de las personas y hogares sobre aspectos económicos, laborales, educativos, de salud y tenencia de bienes modernos, y se mapeaban esas cuatro zonas en la ciudad (Ilustración 1) agrupando barrios.

Ilustración 1. Montevideo dividido en 4 zonas según la distribución de los barrios en el IPB.



Zona 1

Bañados de Carrasco, Casabó, Pajas Blancas, Casavalle, Jardines del Hipódromo, La Paloma, Tomkinson, Las Acacias, Manga, Toledo Chico, Nuevo París, Paso de la Arena, Piedras Blancas, Punta de Rieles, Bella Italia, Tres Ombúes, Victoria, Villa García, Manga Rural

Zona 2

Castro, Castellano, Cerrito, Cerro, Colón Sureste, Abayubá, Conciliación, Flor de Maroñas, Ituzaingó, La teja, Lezica, Melilla, Malvín Norte, Maroñas, Parque Guaraní, Peñarol, Lavalleja, Villa Española

Zona 3

Aguada, Aires Puros, Atahualpa, Barrio Sur, Belvedere, Brazo oriental, Capurro, Bella Vista, Carrasco Norte, Ciudad Vieja, Cordón, Jacinto Vera, La Comercial, La Figurita, Larrañaga, Las Canteras, Mercado Modelo, Bolívar, Paso de las Duranas, Reducto, Sayago, Unión, Villa Muñoz, Retiro

Zona 4

Buceo, Carrasco, Centro, La Blanqueada, Malvín, Palermo, Parque Rodó, Pocitos, Parque Batlle, Villa Dolores, Prado, Nueva Savona, Punta Carretas, Punta Gorda, Tres Cruces

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ENHA 2006, INE

Y esta diferencia, estas barreras invisibles, se retroalimentan en procesos de segregación urbana, detectados ya a principios de los años 80 para Montevideo, por E. Mazzei y D. Veiga (1985); M. Lombardi (1994), o J. Klaczko y J. Rial (1981), y confirmados en mediciones recientes (Macadar et al. 2002, Aguiar et al. 2008): la heterogeneidad social entre zonas y la homogeneidad al interior de esas zonas aumentan persistentemente.

Estas constataciones son medulares para una mejor comprensión de la ciudad y de las desigualdades sociales: se confirma que la posición geográfica de su lugar de residencia estructura en gran medida la vida de las personas. Y en este marco, se sitúa el segundo gran conjunto de estudios de sociología urbana, las descripciones cualitativas, entre etnográficas y culturalistas, de espacios concretos en la ciudad, en particular de barrios y zonas pauperizadas; así los estudios en Casavalle de V. Filardo (2004) y E. Pedrossian (2009), o los compilados por E. Gravano (1995).

Pero estos abordajes que se fijan en el lugar de residencia, desde una perspectiva en grandes rasgos ambiental, resultan limitados. En particular considerando que una de las características principales de lo urbano son los movimientos en la ciudad, y en la medida en que el incremento de la movilidad se postula como una de las características fundamentales de la modernidad, acentuada en los tiempos recientes, globales y tecnificados. Este carácter central de los movimientos en la ciudad actual ha sido más que suficientemente argumentado por autores como A. Giddens (1990), Z. Bauman (2000) o M. Castells (1996).

Hay antecedentes precursores, como el estudio de la relativa especificidad de algunos movimientos urbanos por G. Simmel (2005), W. Benjamin (2007), G. Debord (2009) o K. Lynch (1960), pero en las últimas dos décadas han aparecido un buen número de trabajos específicos. De hecho en la actualidad hay revistas concentradas en el tema y los estudios sobre movimientos en la ciudad ocupan persistentemente espacio entre los artículos de sociología urbana. Varios trabajos se concentran en las desigualdades sociales en los movimientos, y su relación con la estructura socio-económica (por ejemplo L. Camarero, 2008), con el mercado de trabajo (I. Shuttleworth, 2010), con las posiciones de edad, así en jóvenes (K. Gough, 2008), para ancianos (S. Fobker, 2006), o con las relaciones de género (R. Law, 2002). Hay sofisticadas técnicas de investigación, desde análisis multinivel hasta seguimiento de chips de teléfonos móviles (M. González, 2008), y trabajos en América Latina, en Brasil (E. Silva, 2010), en Chile (S. Ureta, 2008).

En este marco, el **objetivo principal** de este artículo es aportar algunos elementos iniciales sobre la situación de la movilidad cotidiana en Montevideo, y su relación con las desigualdades sociales y la segregación urbana.

La **hipótesis central** que ordena el trabajo es que, en forma análoga a otros abordajes desde la sociología urbana pero con propios y relevantes matices, el estudio de los movimientos en la ciudad, por una parte, muestra cómo las desigualdades sociales se plasman en el uso del espacio, se sitúan y entonces se develan

con particular evidencia y, por otra parte, permite acercarse a nuevas y específicas formas que modulan las desigualdades sociales entre las personas.

Los **objetivos específicos** del trabajo son presentar:

- a. Algunas formas en que las posiciones sociales explican desigualdades en los movimientos urbanos cotidianos.
- b. Algunas formas en que los movimientos urbanos cotidianos modulan las desigualdades entre las posiciones sociales.

En cada una de las dimensiones consideradas podrían estudiarse en mayor detalle sus determinantes o sus implicancias; el objetivo práctico de este artículo es avanzar algunos resultados preliminares, y mostrar que ese estudio detallado merece la pena.

Estrategia de investigación

Se utilizan dos fuentes de información, articulando elementos cuantitativos y cualitativos, realizadas en el marco del GEUG, Grupo de Estudios Urbanos y Generacionales (www.geug.edu.uy) de la Facultad de Ciencias Sociales, coordinado por la Dra. Verónica Filardo. Por una parte, 26 grupos de discusión realizados en Montevideo en 2006 y, por otra parte, una encuesta representativa de la población montevideana, efectuada en 2007. Ambas fuentes se concentran en el uso de la ciudad; para este artículo se seleccionaron las referencias a los movimientos urbanos, que ocupaban un módulo de la encuesta y varios momentos de los grupos de discusión.

Se consideran un conjunto de relaciones sociales en torno a las cuales se establecen posiciones relevantes en la delimitación de probabilidades diferenciales en el uso de la ciudad: las económicas, las etarias, las de género y las geográficas².

El análisis de los grupos de discusión se realizó en consonancia con trabajos anteriores del GEUG (V. Filardo 2007, S. Aguiar 2008), en base a dos estrategias³. La primera se orienta a la localización de posiciones discursivas en base a las

2 Para determinar las posiciones económicas se utiliza el INSE, índice de nivel socioeconómico, en cuatro grupos; la edad se agrupa en jóvenes (menores de 30), adultos (entre 30 y 65) y mayores (más de 65). Para determinar las posiciones geográficas se utilizó el IPB, agrupando las cuatro zonas presentadas en el mapa (Ilustración 1). En los tres casos se fue excepcionalmente más flexible en la integración de los grupos de discusión. En ellos se utilizó el criterio de homogeneidad interna de cada grupo en tramos de edad y nivel económico y geográfico, con algunos grupos mixtos y otros separados por sexo para controlar el efecto de esta variable. Participaron en los grupos de discusión en torno a 150 personas. La encuesta sobre el uso de Montevideo se realizó sobre una muestra estratificada por edad, sexo y región, dividiendo la ciudad en 8 zonas, realizada por el Instituto de Estadística de la UdelaR. Se aplicó a 908 personas, logrando de ese modo representatividad al interior de esas zonas y para la ciudad en general. En el módulo sobre movilidad se consulta por el último día entre semana, a lugares donde se permanezca media hora o más, y un día aleatorio del último fin de semana.

3 En los primeros apartados la información cualitativa se utiliza para ratificar y describir distributivamente las diferencias entre las posiciones sociales; en los últimos se realiza propiamente un análisis de discurso.

construcciones de mundo auto (nosotros) y hetero (ellos) atribuidas, articulando la propuesta de G. Therborn (1987) con la de E. Benveniste (1979) y M. Pecheux (2005). La segunda, analiza y reconstruye el discurso de las posiciones, en base a la estrategia propuesta por J. Ibáñez (1979), que implica acercarse a la construcción de verosimilitud de cada posición (referencia, retórica, argumental, tópica, consensos, sobreentendidos, relativizaciones) y a su puesta en interjuego (en el nivel del synomo). Por motivos de espacio, no se utilizan citas ilustrativas.

Movilidad cotidiana en Montevideo

Bajo la mirada afijante de la sociología urbana, atada al lugar de residencia, tiene lugar en forma cotidiana en la ciudad un bullicio permanente: el millón cincuenta mil habitantes mayores de 15 años de Montevideo realiza, en un día cualquiera entre semana, más de dos millones y medio de movimientos entre lugares en los que se quedan media hora o más. Y este sordo bullir muestra importantes diferencias, en función de la posición social de las personas.

Por ejemplo, un 20% de las personas no se desplaza en un día común, y la proporción de mujeres que no se mueven de su casa es un 54% mayor que la de hombres; considerando únicamente quienes se mueven, las cantidades de movimiento por sexo son parecidas, pero las pautas de movilidad asumen formas distintas en base a la posición económica y etaria de las mujeres. Así, aunque la maternidad implica una inflexión en las pautas de movimiento en la ciudad en todo el espacio social, en la posición económica inferior se destaca con mayor énfasis: tener (varios) hijos limita la movilidad a ocasiones especiales y motivos concretos.

La posición económica también tiene una clara relación con la cantidad de movimientos: a medida que disminuye, aumenta la proporción de personas que no se mueven, que es 2,6 veces mayor en las posiciones superiores que en las inferiores. Además, hay más movilidad en las posiciones económicas superiores: un 60% de las personas que se mueven de posición económica inferior realizan dos movimientos o menos; un 60% de las de posición económica superior realizan más de dos movimientos. En un sentido similar, la proporción de personas que no se desplazan a otros espacios es de un 14% en la zona geográfica superior según el IPB, y un 25% en la zona inferior.

La cantidad de movimientos se asocia asimismo con la edad. La media de movimientos diarios es un 50% mayor en los menores de 30 años que en los mayores de 60. Un 35% de las personas mayores de 60 años no se mueve de su casa en un día promedio a pasar más de media hora en otro lugar, y sólo un 11% de los jóvenes está en esta situación. Un 58% de quienes se mueven entre los de mayor edad hacen dos movimientos o menos, mientras que un 58% de los menores de 30 hacen más que eso.

Estos movimientos implican en promedio 40 minutos diarios destinados al efecto entre puntos en los que se detuvieron más de media hora. Si excluimos a las 200.000 personas mayores de 15 años que no realizaron ningún desplazamiento,

un 25% de los montevideanos destina menos de media hora en un día entre semana, y otro 25% destina más de 80 minutos a la movilidad.

Las diferencias por sexo en tiempo destinado al movimiento no son muy importantes (sí son relevantes, como se señaló, en tanto más mujeres que hombres no se mueven en el día), pero según la zona geográfica de residencia sí son marcadas, con un promedio de 74 minutos en las posiciones geográficas inferiores y de 53 en las medias y superiores. Un 25% de las personas de las posiciones geográficas periféricas destina casi dos horas diarias a la movilidad urbana. La situación es similar en base a las posiciones económicas.

La relación entre la edad y el tiempo destinado al movimiento también es significativa: la media de tiempo disminuye a medida que aumenta la edad, y es un 70% mayor entre los menores de 30 que entre los mayores de 60; el 50% de los mayores destina menos de 20 minutos diarios al movimiento entre puntos. La mitad de los menores de 45 años se mueve más de una hora por día y la mitad de los mayores de 45 años, menos de 40 minutos.

La movilidad urbana entonces, en tanto hecho social, se muestra pre-estructurada, en alguna medida y en términos poblacionales determinada, por la posición de las personas. La ausencia de movilidad es mayor entre quienes tienen más edad, son más pobres, viven en la periferia y las mujeres. Asimismo, entre quienes se mueven, lo hacen más los jóvenes, los hombres y los mejor situados en las posiciones económicas y geográficas. En cambio, y pese a que se muevan menos veces, es mayor el tiempo que se destina al movimiento en las posiciones económicas y geográficas inferiores.

La posición social de las personas implica, por otra parte, tipos de movimientos distintos. Más adelante se comenta la distribución diferencial de motivos para la movilidad y la clara incidencia de las relaciones de género en esta distribución, pero en los grupos de discusión aparece con insistencia la percepción de que la edad y la posición económica tienen definidas consecuencias en la intensidad del movimiento urbano.

Entre los jóvenes de posición económica media y superior, el pasaje de la adolescencia a la juventud es definido precisamente en tanto un aumento de libertad de movimientos, que se asocian con la independencia. Se asumen a sí mismos como los más móviles, no sólo respecto a otras edades sino respecto a jóvenes de otras épocas; hasta los 18 o 20 años es la “onda más calle”, vagar, el paseo, un “fervor de salir”, en busca de cosas distintas. A medida que se va creciendo, pasa a “aprovecharse más” el tiempo, comienzan a aparecer nuevas responsabilidades, la familia, el trabajo... y disminuyen los movimientos en la ciudad.

Los adultos de posición económica media encuentran su uso del espacio más asociado con las personas mayores que con los jóvenes, a los que adjudican una movilidad específica. Caracterizan su posición adulta indisolublemente vinculada a su situación económica, que motiva salidas distintas, más caras y en otros vehículos, que las que pueden hacer otras generaciones. Por su parte, los

más mayores de la posición económica media hacen generalmente salidas concretas, para visitar a la familia o paseos, y asocian con claridad los jóvenes a las “salidas” y la mayor movilidad.

Entre los más jóvenes de posición económica baja, también se asocia la entrada en la juventud con una mayor movilidad y más libertad en el uso del espacio. Pero sus salidas están más limitadas al barrio, la educación y el trabajo, y los paseos “todos juntos” a la rambla, al centro, a donde van en grupitos. Los adultos de posición económica baja acuerdan que los jóvenes son los más móviles, que consumen “agite”, a diferencia de ellos que ya agitaron y ahora “consumen tranquilidad”, en el marco de una vida con más actividades en la semana, trabajo y “un montón de cosas”. Su nivel de movilidad es, en algunos casos, alto y en otros muy bajo, limitado a la zona. Por su parte, los más mayores de posición económica baja, se describen encerrados, “lejos de todo”.

La concentración de oportunidades que provoca el régimen de acumulación en los espacios sociales ya más favorecidos (geográficos, pero también económicos, etarios o de género), y la dificultad de acceso a ellos para habitantes de otros espacios ante una disposición limitada de oportunidades de movimiento, expresa la segregación social y contribuye con claridad a su reproducción. No sólo la zona de residencia marca una segregación urbana: la distribución diferencial de la movilidad en la ciudad consolida y retroalimenta las diferencias.

Medios de transporte

Sin duda, uno de los factores más importantes en el uso de la ciudad estriba en sus medios de transporte. Las implicancias del automóvil en la constitución urbana actual han sido ampliamente estudiadas; sobre el transporte colectivo existen revistas académicas específicas (*Journal of Transport Geography*, *Transportation Science*, *Transportation Journal*). Es que su regulación es una de las políticas locales más importantes, implica una posibilidad de disminuir y agilizar procesos urbanos, consecuencias socioambientales y montos económicos elevados.

P. de la Rosa (2007) configura el principal antecedente en Montevideo. En su trabajo confirma la rigidez y centralización radial del sistema de transporte colectivo urbano e historiza su evolución a lo largo de la historia de la ciudad. Uno de los aspectos en los que se concentra es la frecuencia de uso de cada medio de transporte: presenta datos de encuestas correspondientes a 1997 y 2003, constatando la disminución de la proporción relativa de uso de ómnibus, y un incremento del uso de bicicleta y de las personas que predominantemente se desplazan a pie. Con los datos de 2007 puede agregarse un nuevo momento a la serie; se observa que el número de usuarios de ómnibus se mantiene desde 2003, y también la proporción de personas que se mueven a pie. Con la posible explicación de la crisis económica del 2002, en el último período aumenta la importancia relativa del automóvil (superando levemente la proporción de 1997) y las motos, y disminuye la importancia de las bicicletas.

Tabla 1. Medios de transporte, Montevideo, 1997, 2003, 2007

MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS			
	1997	2003	2007
Ómnibus	75%	59%	59%
A pie	2%	12%	12%
Bicicleta	3%	10%	5%
Auto	16%	14%	17%
Moto	1%	3%	5%
Taxi	3%	2%	2%

Fuente. De la Rosa (Factum 1997, 2003) y GEUG 2007.

Considerando las posiciones en las relaciones de sexo, económicas, geográficas y de edad aparecen distancias sociales de importante magnitud.

1. En los hombres el uso de automóvil es el doble que en las mujeres (24,5 contra 12,5%), y el de motos y bicicletas es también mayor. Y mientras para el 72% de las mujeres el ómnibus es el medio más frecuente, sólo lo es para el 44% de los hombres.
2. Considerando las posiciones económicas, en las altas y medio-altas el uso de automóvil asciende al 43%, mientras que en las posiciones más bajas es el medio de transporte más frecuente sólo en el 2% de los casos. Las motos son particularmente utilizadas en las posiciones medias y bajas, y las bicicletas y los ómnibus también presentan una relación inversa con la posición económica.
3. Considerando la zona geográfica, el ómnibus es el medio más frecuente en las zonas menos favorecidas; el uso de automóvil es cuatro veces mayor en las posiciones geográficas superiores que en las inferiores.
4. En las relaciones de edad, el automóvil es más frecuente en las edades medias; el uso de ómnibus predomina en las posiciones más mayores y menores. El uso de taxi es muy superior en las posiciones etarias superiores; el desplazamiento a pie es, tras el ómnibus, el más frecuente entre los menores.

Las distintas cantidades de movimiento en base a la posición social, que retroalimentan las posibilidades de acceso a bienes y servicios, y las exigencias de tiempo, mayores para las posiciones menos favorecidas, se consolidan con el acceso diferencial a medios de transporte. El automóvil, cuya posesión se concentra en las posiciones superiores, permite una movilidad individual, rápida y orientada directamente a los fines, y un contacto menor con el entorno, que se atraviesa sin implicancias. La bicicleta configura en general un recurso de emergencia, se incrementa el uso de las motocicletas, que permiten una mayor movilidad con bajos recursos, y las rutas de autobús, centralizadas y superpuestas en los espacios de mayor nivel económico, con estructuras que no favorecen el uso por personas mayores de motilidad limitada, no contribuyen a disminuir las inequidades.

En los grupos de discusión, los adultos y las personas mayores de posición económica media en general se refieren a su automóvil, y sólo en algunos casos, mayormente las mujeres, denotan uso frecuente de ómnibus. Entre las personas más mayores de posición económica inferior, en cambio, el ómnibus es casi el medio de transporte excluyente. En este marco, por ejemplo, el descuento de los domingos es mencionado enfáticamente, así como otros descuentos (trasbordo, boleto playa).

Entre los más jóvenes de posición económica media y alta el automóvil aparece como natural, un mecanismo fundamental para conocer la ciudad o para determinados tipos de paseo. Pero en general se asocia con el mundo adulto, y la calle se presenta como un espacio de disputa generacional, en particular por parte de quienes utilizan bicicleta. De cualquier modo, entre los jóvenes, el medio de transporte más frecuentemente mencionado es el ómnibus, presentado como un espacio de encuentro con los otros; están lejos de ser “no lugares”: son espacios usados por todos, suceden cosas, se publican diferencias. Es una especie de ventana al mundo: les impresiona la cantidad de viejos, se sorprenden de los jóvenes distintos, narran encononrazos con los guardas y definen el ómnibus como un lugar donde siempre hay conflictos, donde hay reglas arbitrarias y enfrentamientos. Los taxis, en particular en las mujeres, se han vuelto un medio de transporte más frecuente, especialmente en la noche y a medida que aumenta su edad en la juventud, arguyendo la inseguridad como el motivo más importante.

En las edades medias y bajas de las posiciones económicas inferiores la bicicleta y la “motito” son, junto al ómnibus, los medios de transporte más mencionados. En relación al transporte colectivo, se señala la poca accesibilidad, que implica un precio elevado para toda la familia o tiempos muy largos (para distancias relativamente cortas); con particular fastidio se plantea la problemática de las medidas tomadas por las empresas ante situaciones de inseguridad, que eliminan de su recorrido algunos destinos.

Fines y objetivos de la movilidad cotidiana

La movilidad urbana puede entenderse como un capital específico (Kauffman et. al 2004). Una mayor posibilidad de movimientos facilita el potencial de acceso a bienes y servicios; las restricciones en este sentido disminuyen la provisión de oportunidades. Como la mayoría de los capitales, tiende a reproducir las distancias existentes en la estructura social, en una dinámica de desarrollo desigual, y es utilizado con diversos fines.

Si agrupamos los movimientos mencionados por las personas en la Encuesta sobre el Uso de Montevideo en 8 tipos, como se muestra en la tabla 2, de los más de dos millones y medio de movimientos un 40% tienen por destino el hogar, son movimientos de “retorno”. Si excluimos éstos, un 40% de los movimientos tienen por destino el trabajo, un 9% el estudio, un 12% las compras y un 16% espacios de salud o cuidados personales.

Tabla 2. Tipos de movimiento y frecuencia relativa.

TIPO	MOVIMIENTO MENTADO	TOT	PROP	PROP
HOGAR	Su casa	1010579	40%	
ESTUDIOS	Centro de estudios regular, Centro puntual (academia, idiomas)	143238	6%	9%
TRABAJO	Lugar de trabajo. Trabajo móvil. Lugar al que fue por motivos laborales. Buscar trabajo.	597589	24%	40%
COMPRAS	Comercio/centro comercial/shopping, Feria de frutas y verduras. Feria de ropa, de pulgas. Mercado de trueque.	175626	7%	12%
OCIO	Bar/restaurante/lugar para comer. Boliches/pubs/discotecas/centro cultural. Cine/teatro/evento cultural. Espacio abierto (parque, playa, esquina). Cibercafé. Casino. Fiesta. Maquinitas. Espectáculos deportivos. Casa en balneario o afuera. Cumpleaños/casamientos. Salas de ensayo	133422	5%	9%
SALUD Y CUIDADOS PERSONALES	Gimnasia. Peluquería/salón de belleza/masajes/spa. Centro de salud. Club deportivo o social. Caminar/correr/andar en bicicleta.	249056	10%	16%
CERCANOS	Lugar de trabajo de familiares. Escuela de hijos o nietos. Casa de familiares/pareja/amigos.	86302	3%	6%
OTROS	Asentamientos. Trámites. Iglesia. Velorio/Cementerio. Centro Sindical/de Militancia/Asociación de fomento. Comisaría. Aeropuerto. Trabajo de amigo. Cooperativa de vivienda. Fuera del departamento. Otro país. Comedores/centro CAIF. Canal de TV...	126163	5%	8%

Fuente: GEUG 2007.

Considerando solamente las personas que se mueven, aparece una relación importante entre los “fines” de los movimientos y las variables posicionales.

1. La proporción de movimientos a espacios de ocio es significativamente mayor en las posiciones económicas superiores. Asimismo es menor la importancia relativa entre las posiciones inferiores de los que tienen como fin la educación, y mayor la de movimientos vinculados a personas cercanas (amigos o familiares).
2. Los movimientos que tienen como fin las compras son el doble de veces realizados por mujeres, que presentan también una mayor proporción de movimientos en todos los fines, excepto el laboral: un 47% de los movimientos de los hombres tienen como destino el trabajo, contra un 33% de las mujeres.
3. En correspondencia con las posiciones económicas, en las geográficas la proporción de movimientos destinados al ocio es mayor en las zonas superiores, y menor la visita a cercanos (la suma de ambos fines se mantiene constante en las zonas). La proporción de movimientos con fines educativos es mayor en las zonas alta y media que en la media baja y la baja, y lo inverso sucede en los movimientos que tienen como fin el trabajo.

4. Los movimientos con fines educativos representan un 22% del total en las posiciones etarias inferiores y sólo un 0,3% en las personas mayores de 45 años. Los movimientos con fines laborales son más del 50% del total en las posiciones etarias medias y sólo un 30% en los menores de 30 años y un 20% en los mayores de 60. Las posiciones extremas también comparten la importancia relativa de la proporción con fines de ocio y de visitas a cercanos, en conjunto un 30% del total, pero se diferencian con claridad en el peso de los movimientos con fines de salud y de compras, que suman casi un 40% en las posiciones etarias superiores y sólo un 14% en las menores.

Cada uno de los “fines” es caracterizado en varias oportunidades en los grupos de discusión. Por ejemplo, el trabajo y las actividades que determinan se han convertido para muchos adultos en un motivo de conocimiento de la ciudad. Algunos trabajos tienen por característica la movilidad frecuente; en otros casos es mencionado como un fijador de los movimientos: cuando uno trabaja no suele desplazarse por la ciudad y después busca descansar, estar tranquilo; así, el recorrido predominante es “de la casa al trabajo”.

Entre los jóvenes, en particular de posición económica alta y media, el estudio determina en gran medida la rutina de movimientos, y es también un limitante porque quita tiempo y encierra; sin embargo, los cambios de liceo o el pasaje a la universidad implican nuevos espacios y movimientos. En los jóvenes de posición económica baja que estudian o trabajan, éstos son también los primeros motivos por los que conocen nuevos espacios de la ciudad.

Entre los más mayores, las visitas al médico se cuentan entre los destinos de movimientos más tematizados. En un sentido más amplio, vinculado a los cuidados personales, en las posiciones económicas superiores, y con mayor énfasis entre las mujeres, aparecen el gimnasio o el club como un destino de los movimientos.

Las referencias a los movimientos de aprovisionamiento varían sobremedida en las distintas posiciones: por ejemplo, entre los jóvenes las compras son concretas, en las posiciones económicas medias o altas se realizan en el centro o los shoppings, y muchos entre los más mayores de posición económica baja hacen “los mandados” de mañana para no tener que salir de noche. Pero la variable más determinante, en este sentido, es con claridad el género: las mujeres, en particular de posición económica media y media baja, cuentan en forma importante, entre sus tareas cotidianas, movimientos vinculados a las compras.

Los adultos y los más mayores de posición económica baja son, como también se señaló, quienes menos movimientos con fines de ocio realizan. Las visitas a casas de familiares o amigos son señaladas como las preferidas a la hora de movilizarse con fines “lúdicos” a medida que aumenta la edad. Los movimientos más tematizados en el discurso de los jóvenes son “las salidas”, y su formato varía considerablemente en función de la posición económica. Entre los de posición económica baja el movimiento rotacional, “en la vuelta”, es el más frecuente y sólo algunos fines de semana “salen”. Al aparecer determinadas responsabilidades, las

salidas lúdicas suelen ser las primeras que se dejan de lado; por ejemplo, cuando se forma una familia o se empieza a trabajar, se comienza a salir menos. Los más mayores van a espacios públicos, aunque como “no tienen ni para el boleto” y les “queda lejos”, si salen lo hacen mayormente los domingos.

Otro tipo de movimientos que puede delimitarse con facilidad, ya en el límite entre la movilidad cotidiana y la residencial, son algunos “esporádicos”, por ejemplo los realizados durante el verano. Más de un 50% de las personas se quedan en la ciudad durante enero y febrero; cerca de un 45% visitan otros departamentos y un 2% viajan a otros países. Es 7 años mayor el promedio de quienes se quedaron en el departamento, y las relaciones de género no marcan distinciones importantes, pero las posiciones económicas, y sobre todo las geográficas, muestran grandes diferencias: es el doble la proporción de personas que se queda en Montevideo en la zona de menor IPB que en las zonas medias y superiores. En consecuencia, la gente que usualmente vive en la rambla sureste en verano no está, y los que usan esas playas en enero o febrero son personas que vienen desde las posiciones geográficas inferiores. Cuando esas poblaciones se encuentran se provocan situaciones incómodas: percepciones de una “invasión”⁴, por una parte, y de “discriminación”, de otra.

Circuitos y recorridos

Al acercarse a la movilidad cotidiana aparece una clara y relevante delimitación de circuitos diferenciales en Montevideo. Por ejemplo, la proporción de movimientos que tienen lugar dentro del propio barrio es un 50% superior en las mujeres que en los hombres, y la población de 60 y más años es la que realiza un mayor número de movimientos en el barrio, un 34% de los que hace.

La noción de “mapas cognitivos”, que marca un hito relevante en la sociología urbana contemporánea, fue introducida por K. Lynch (1960); refiere a la percepción de la ciudad desde la perspectiva del habitante, partiendo de la constatación de que sobre el mapa administrativo cada persona tiene su propio mapa, que enfatiza más unas zonas que otras en función de sus lugares de residencia, los espacios de trabajo o más visitados, y de sus circuitos, su movilidad.

Los mapas compartidos indican una mayor integración, y mayor predisposición al “encuentro con el otro”. Una ciudad será más segregada cuanto más distintos sean los mapas de las personas y más determinados estén por su posición social. Los circuitos de las posiciones inferiores no sólo implican menos oportunidades de acceso; también, la riqueza de los mapas cognitivos otorga oportunidades específicas y una valiosa sensación de aprehensión de la ciudad.

En este nivel de la segregación, los movimientos urbanos y los circuitos juegan un papel muy relevante; hay una escisión notoria entre ellos en base a las posiciones geográficas y económicas, y las posiciones de edad y de sexo generan

4 En términos similares se califican otras situaciones, como la “Noche de las luces” (Filardo, 2007).

importantes matices. De este modo se 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.

En cada circuito los medios de transporte, los horarios, las dinámicas, son claramente distintos; en todos los casos lo que queda fuera, del otro lado, es descrito con ajenidad. Y los circuitos están claramente asociados a las posiciones económicas. En las superiores, aunque se salga del barrio, sólo pocas veces abandonan “la” ciudad, “su círculo” y van a lugares que quedan fuera de sus fronteras cotidianas, en general por motivos vinculados al trabajo. Los adultos describen los circuitos en la ciudad como herméticos y segmentados, si uno sale de sus círculos y va a un circuito “de ellos”, para lo que no suele tener motivos, corre riesgos. Pero la distancia es más aguda para los más jóvenes: del otro lado quedan los “lugares marginales desconocidos”, no inscritos en el circuito de la movilidad, situados “fuera de la ciudad”. Y ellos, por su parte, se mueven siempre “en los mismos círculos”; detectan lo restringido de sus circuitos: tienen de todo en la zona y no necesitan sobrepasarla, aunque asumen que, con el paso del tiempo, comienzan a conocer más zonas de la ciudad.

Las posiciones económicas “medias” proponen su circuito distinto del de abajo y del de arriba; si bien es similar a los de las personas de posición económica superior, implica nuevos nodos, puntos no mencionados en otras posiciones, y no toman en consideración algunos que sí son parte de las posiciones más altas: El Prado, Punta Carretas, Centro, Ciudad Vieja, la zona costera, Pocitos, Punta Gorda... el sur de la ciudad, además de los barrios en los que viven si no es alguno de éstos. El circuito que implica “toda la parte norte” es ajeno, no hay comunicación: “esa gente fluctúa por lugares bien diferentes a los que circulamos nosotros”, no llegan, viven en “otro mundo”. Entre los jóvenes aparecen lugares a los que no se iría “por arriba”, propios de las posiciones económicas superiores. Se distinguen especialmente, de cualquier modo, de las posiciones más bajas, en circuitos relativamente estancos (aunque a veces se invaden, en particular “su” circuito desde la periferia). Ellos mismos pasan por algunas zonas del circuito periférico en contadas ocasiones, se asume como desconocido: el “otro lado de Montevideo” queda “fuera de tu vida”.

Desde las posiciones económicas inferiores, por su parte, se declaran “lejos de todo”, van sólo a veces “al centro” a trabajar, a hacer trámites o de paseo. Denuncian serias dificultades económicas para acceder a las zonas céntricas, y observan en las posiciones económicas superiores una posibilidad de movimiento muy superior, salidas frecuentes, hábitos de moverse porque tienen recursos para permitírselo, “la plata y la locomoción”. Se asume que su propio circuito implica lugares claramente diferentes.

Entre los más jóvenes se distinguen a su vez dos circuitos: algunos van al centro con muy poca frecuencia y por contados motivos, pero otros, por estudios, ocio o trabajo conocen más la ciudad. De cualquier modo, en general “andan en

la vuelta” de sus barrios. Entre los adultos en ocasiones van a las zonas mejor situadas, aprovechan y pasean, aunque aun allí usan lugares diferentes. Y los más mayores apuntan con insistencia que los movimientos “a cualquier lado” implican largos trayectos y pagar ómnibus, y eso determina sus circuitos.

Desde una perspectiva fenomenológica la movilidad es una condición esencial para el aparecer del Otro. La estructuración de los movimientos en la ciudad y su delimitación en circuitos en función de la posición social, dificultan el encuentro entre diferentes, y aumentan la densidad de la frontera, la extrañeza ante lo que se cierne tras ella. Porque las fronteras sociales no sólo son definidas burocráticamente: fundamentalmente, operan en el encuentro, donde se percibe la distancia social, una separación. Y en contextos de distancia social creciente, estas fronteras son cada vez, aunque siempre intangibles, más nítidas.

Es que la desigualdad económica, uno de los padecimientos fundamentales en América Latina y Uruguay, abundantemente diagnosticada, no es ni mucho menos el único elemento en el establecimiento de la distancia social. La segregación residencial, que incrementa la distancia del Otro y en consecuencia las tipificaciones de las que éste es objeto, la mediación necesaria, y la segregación en el nivel de los movimientos, que dificulta el encuentro y lo enrarece, son también factores fundamentales.

El miedo como freno al movimiento: la invasión y el cerco

En V. Filardo et. al. (2005:44 y ss.) se dedica un apartado al análisis de los cambios en la ciudad percibidos como más relevantes. En este marco, la inseguridad es señalada como el principal factor de cambio en el uso del espacio. La construcción social de la ciudad sufre con intensidad la aparición de lugares “peligrosos” que interfieren y modifican el tránsito, y que se manifiestan como un claro diferencial a la ciudad “antes” habitada. Este proceso se plasma en un “freno urbano”: el miedo y la inseguridad son referidas como la causa principal para limitar el movimiento y segregar espacialmente; los montevideanos se rehúsan a ir a determinados lugares peligrosos, a ciertos espacios públicos (Estadio, Carnaval, Llamadas, algunos parques), e incluso temen moverse en zonas de sus propios entornos.

Así, los más jóvenes de posición económica alta van “cagados hasta los pelos” a las zonas marginales desconocidas, fuera de su circuito: les dan miedo, “por los prejuicios”, dicen, porque les puede pasar algo y son lugares peligrosos: La Teja, el Cerro, los asentamientos o espacios públicos a los que no se va por la violencia.

Algo similar, con intensidad algo menor, sucede entre los jóvenes de posiciones económicas medias: la inseguridad es el principal argumento por el que no irían a determinadas zonas de la ciudad, sin atractivos, algunas realmente peligrosas. Las mujeres jóvenes señalan que sus hábitos han cambiado: como se señaló, utilizan medios de transporte más seguros cuando oscurece. También los adultos afirman con naturalidad y contundencia que la inseguridad es el principal

motivo para no ir a lugares, por ejemplo “toda la costa oeste” o las “zonas rojas”: una “cuestión de seguridad” rompe los ojos, con intensidad creciente.

En la posición económica y geográfica inferior, el miedo es esgrimido como el principal motivo para no ir a muchos espacios públicos y a zonas de la ciudad: sería “tonto”. En los adultos que tienen hijos, es por ejemplo el principal motivo para no dejarlos salir. Pero el efecto del miedo como freno en la movilidad de las posiciones económicas bajas se aplica, más que a otras zonas, al entorno donde viven. Se sienten más inseguros en sus barrios que en el resto de Montevideo, especialmente de unos años a esta parte: allí tienen miedo, salir representa un problema cotidiano. En ocasiones señalan que no reciben visitas porque es peligroso. Los más mayores enfatizan dramáticamente la inseguridad que sienten: no se animan a dejar la casa sola; muchos tienen miedo a andar en la calle, a que los lastimen. Se describen encerrados por miedo: en particular, de noche no salen.

En base al análisis de discurso de los grupos de discusión pueden montarse dos alegorías básicas, dos tipos ideales, conjuntos de correspondencias sostenidas de imágenes y razonamientos que asocian miedo urbano y movimientos en la ciudad (S. Aguiar 2008).

La “invasión”, localizada privilegiadamente en las posiciones económicas y geográficas superiores, parte de la premisa de que hay zonas o lugares “marginales”, a los que no se iría nunca, y la gente allí es descrita con altos ingredientes figurativos; lo “marginal” es un concepto difuso, generalista y flexible que refiere al conjunto de los que quedan afuera. Vagamente se supone que en esos lugares cambian las normas que rigen las relaciones familiares o laborales, el ambiente malcría a los niños, los jóvenes sin nada que hacer consumen pasta base.

Cuando los marginales salen de su lugar y llegan al espacio propio de los circuitos de las posiciones económicas superiores son amenazantes, “andan en la vuelta” buscando oportunidades, vienen de afuera, salteándose el enorme abismo social que los separa, cada vez más grande, y pueden querer aprovecharse de la situación. Portan en su cuerpo una brecha social que suele estar diluida por la distancia espacial, por un reparto de lugares en la ciudad. En la calle, en los semáforos, en todas partes, “acechan”.

Así, “el espectro económico bajo” penetra en sus lugares a veces, y cuando lo hace se impone y se adueña; ven esta invasión todos los días en la calle o en la tele, extranjeros que parecerían no pertenecer a Montevideo, en espacios públicos, por ejemplo en la Playa Ramírez, pero sobre todo de noche es cuando aparecen y rondan amenazantes.

En una segunda alegoría típico-ideal, “del cerco”, “del rodeo”, situada privilegiadamente en las posiciones económicas inferiores, el “otro atemorizante” habita al lado, el conflicto es cotidiano y lleva a recurrir al encierro y la interpretación de la ciudad que éste encarna: no se puede salir de lo total que es el cerco, no se puede ir a ningún lugar. En forma muy cercana, pegados, coexisten “buenos” y “malos”, extranjeros culturales de casa por medio. La incertidumbre es perma-

nente, cotidiana y arbitraria y “te jodés, cuidás tus cosas como podés”. El espacio de movilidad cercano se estrecha: se llena de “malandros” que ocupan las plazas, que afectan a servicios públicos, que se apropian de los lugares (expropiándose los a otros), en particular de noche. La frontera con lo ajeno y peligroso se retrae hasta ser colocada en la puerta del hogar.

Estas dos alegorías son en importante medida antagónicas, y cada una imprime de totalidad su relato de mundo. La existencia de estos dos tipos de miedo con base en formaciones sociales distintas, cada una articulando argumentos e imágenes retóricas de maneras diferentes, se clausura bajo la imagen única de “la” inseguridad ciudadana.

Y el cimiento fundamental de estas dos formas de miedo son los movimientos urbanos. En un contexto de intensa distancia social, en la movilidad cotidiana de las posiciones económicas superiores, en sus circuitos, la presencia de personas de posiciones económicas y etarias inferiores es percibida como una invasión amenazante. En cambio, en las posiciones económicas inferiores y en particular en las edades superiores, la movilidad se restringe al encontrar un cerco, formado por personas también de posiciones económicas inferiores y más bien jóvenes, que tienen una movilidad acotada, se mueven en sus barrios, y los ocupan. Se conforma así una suerte de círculo vicioso, que retroalimenta la segregación urbana.

Conclusiones

La perspectiva de las necesidades básicas, que evalúa la pobreza no tanto en función del ingreso sino de la tenencia de ciertos bienes que en alguna medida estructuran las oportunidades, considera determinante el lugar de residencia de la persona. En combinación con esa perspectiva, la sociología urbana ha contribuido a demostrar la existencia de entornos de oportunidades claramente diferenciales en la ciudad, al mapear las desigualdades sociales y demostrarlas localizadas definitivamente en Montevideo. Es que como señala P. De la Rosa (2007), en una línea de análisis que ya es clásica en la disciplina, el “espacio de vida” determina toda una gama de factores clave que deciden el bienestar de un individuo: la calidad de la educación y los servicios públicos, el valor de la vivienda o las amistades de los niños.

También son indiscutibles las implicancias en la accesibilidad a oportunidades de los movimientos: los límites al acceso y las barreras que se forman en torno a las posiciones privilegiadas configuran un cercenamiento de las capacidades de las personas; su posibilidad de obtener resultados valiosos, de acceder a otros espacios de vida. Si con A. Sen (2000) conceptualizamos el bienestar en términos de capacidades y funciones, donde las primeras representan la libertad de una persona para elegir entre vidas alternativas, entre combinaciones de “funciones” que representan las cosas que se pueden hacer y las diversas formas de ser, no cabe duda de que el derecho circulatorio deviene clave. Las personas deberían poder, con el legítimo objetivo de aumentar su nivel de bienestar, acceder al aumento de

esas capacidades mediante el simple desplazamiento, el acceso a ellos donde se encuentran en abundancia.

En una sociedad caracterizada por los flujos y el incremento de la movilidad, la libertad de movimiento humano en busca del acceso al bienestar está severamente restringida. Desde una atención a la movilidad urbana en Montevideo se aprecia con claridad que está estructurada por los desiguales puntos de partida geográficos, y por las posiciones sociales en las relaciones económicas, de edad y de género.

En las posiciones geográficas y económicas inferiores se dispone de peores medios, se dedica más tiempo al transporte, y hay menos movimientos orientados por ocio o estudio. Las posiciones en las relaciones de género también inciden en el acceso a medios de transporte, en los motivos del movimiento, asociados en las mujeres mayormente a compras y en los hombres a trabajo, y en los circuitos, más rotacionales en mujeres y de mayor distancia entre los hombres.

Las posiciones de edad determinan en gran medida los fines de la movilidad, y muestran que las personas más mayores se mueven menos y con fines más acotados. El acceso a medios de transporte es peor entre jóvenes y ancianos.

Además, las cuatro variables en su interrelación se retroalimentan: los jóvenes, los ancianos y las mujeres de nivel económico bajo están especialmente limitados en sus movimientos.

Pero por otra parte, desde este soporte pautado por las desigualdades, se demarcan circuitos diferenciales, y de ellos se desprende la existencia de mapas cognitivos también distintos. De un lado de la frontera es difícil acceder al otro. Las posiciones económicas y geográficas superiores alegan falta de motivos y sensación de inseguridad; las inferiores, por su parte, carecen de medios para desplazarse a espacios de mayores oportunidades. Sin duda lo hacen, es lógico ir en busca de acceso a bienes. Muchas veces, en particular los hombres jóvenes, cuando lo hacen, causan miedo: son “marginales”, figuras acechantes en la ciudad, que están donde aparentemente no tendrían motivo para estar, cazadores (D. Merklen, en prensa) fuera de su selva⁵.

Estas formaciones discursivas muestran otro nivel de retroalimentación de la segregación social derivado de los movimientos en la ciudad: unos quedan encerrados, otros cada vez más atrincherados.

En este marco, continúa sorprendiendo pero se explica mejor la enorme magnitud y la distribución estructurada del “encierro urbano”, de las personas que no salen de sus casas: una de cada cuatro personas, fundamentalmente mujeres, principalmente personas mayores y de posiciones geográficas inferiores.

5 En una dinámica que varios autores, como Bauman (2006), asimilan a la percepción del extranjero en Europa. Esta analogía puede apoyarse en los trabajos sobre la extrañeza de Simmel (2002).

Bibliografía

- ADORNO, T. (1979). Sobre estática y dinámica como categorías sociológicas, en Max Horkheimer y Theodor Adorno, *Sociológica*, Taurus, Madrid.
- AGUIAR, S. (2008). El juego urbano, sociológicas del habitar. Tesis de maestría. Facultad de Ciencias Sociales. Montevideo.
- AJENJO, M. (2005). Evolucio i característiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya 1986-2001. L'accessibilitat com a variable intermèdia. Departament de Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona.
- AUGÉ, M. (1995). Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa. Barcelona.
- BAUMAN, Z. (2000). *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press.
- BAUMAN, Z. (2006). *Confianza y temor en la ciudad. Vivir con extranjeros*. Arcadia, Barcelona.
- BELL, D. (1982). *Las contradicciones culturales del capitalismo*. Alianza Universidad. Madrid.
- BENJAMIN, W. (2007). *Libro de los pasajes*. Akal, Madrid.
- BENVENISTE, E. (1979). *Problemas de lingüística general, II. Siglo XXI*, México.
- BERICAT, E. (1994). *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Centro de Investigaciones Sociológicas. Madrid.
- BORJA, J. y CASTELLS, M. (1997). *Local y global*. Taurus, España.
- BOURDIEU, P. (1991). *La distinción*. Taurus. Madrid.
- CALVO, J. (1999) *Las necesidades básicas insatisfechas en Montevideo de acuerdo al Censo de 1996*, FCS. Montevideo.
- CAMARERO, L., OLIVA, J. (2008). Exploring the social face of urban mobility: daily mobility as part of the social structure in Spain *international journal of urban and regional research*. June 2008, v. 32, iss. 2, pp. 344-62.
- CASCETTA, E. et. al. (2007). *Governance of urban mobility: complex systems and integrated policies*. *Advances in complex systems*. Aug, 2007. Supplement 2, Vol. 10, p339-354.
- CASTELLS, M. (1996). *La era de la información*. Alianza editorial. Madrid.
- CROW, G., ALLAN, G., SUMMERS, M. (2006). Neither busybodies nor nobodies: managing proximity and distance in neighbourly relations. *Sociology*; 36; 127. Sage publications, London.
- DE LA ROSA, P. (2007). *Transporte colectivo urbano en Montevideo*. Tesis de maestría. FCS. Montevideo.
- DEBORD, G. (2009). *La sociedad del espectáculo*. Slu doblej. Sevilla.
- DELGADO, M. (2000). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Anagrama. Barcelona.
- DREWES L. HJORTH, H (2001). *Mobility and transport: an anthology*. The danish transport council. Copenhagen.
- DUPUY, Gabriel. (1995). *Les territoires de l'automobile*. París. Ed. Anthropos.

- FILARDO, V. y CABRERA, M.** (2004). Accesibilidades en Montevideo. Ponencia presentada en el seminario Montevideo 2004, Facultad de Arquitectura- IMM- Facultad de Ciencias Sociales.
- FILARDO, V.**, coord. (2007). "Usos y apropiaciones de espacios públicos de Montevideo y clases de edad", artículo sintético del informe final CSIC. Montevideo.
- FILARDO, V. et al** (2005). La ciudad. Las múltiples ciudades. DT. N° 73 del Departamento de Sociología de la FCS. Montevideo.
- FOBKER, S.; GROTZ, R.** (2006). Everyday mobility of elderly people in different urban settings: the example of the city of Bonn, Germany. *Urban Studies*. January 2006, V. 43, iss. 1, pp. 99-118.
- FOUCAULT, M.** (2006). Seguridad, territorio y población. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.
- FRISBY, D.** (2007). Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- GARCÍA CANCLINI** (1997). Imaginarios urbanos. Cap. 2. Ed. Eudeba. Buenos Aires.
- GIDDENS, A.** (1990). Consecuencias de la modernidad. Ed. Alianza. Madrid.
- GONZÁLEZ, M. et. al** (2008). Understanding individual human mobility. *Patterns*, M. et. al. *Nature*; 6/5/2008, Vol. 453 issue 7196, pp. 779-782.
- GOTTDIENER, M. Y HUTCHISON, R.** (2006). *Urban Sociology* westview Press. Colorado.
- GOUGH, K.** (2008). Around: the social and spatial mobility of youth in Lusaka. *Geografiska annaler series b: human geography*. Vol. 90 issue 3, pp. 243-255.
- GRAVANO, A.** (1995). Miradas urbanas. Nordan. Montevideo.
- HANNERZ, U.** (1980). Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana. Fondo de Cultura Económica, México.
- HILAL, M.; SENCEBE, C.** (2002). Mobilities quotidiennes et urbanite suburbaine. *Espaces et societes*. Dijon.
- HILAL, M.; SENCEBE, C.** (2003). Travail et territoires. Confrontation d' approches disciplinaires en economie, histoire et sociologie. *Maison des sciences de l' homme de Bourgogne*. Dijon.
- IBÁÑEZ, J.** (1979). Más allá de la sociología. El grupo de discusión, teoría y crítica. Siglo XXI. México.
- JOSEPH, I.** (2002). El transeúnte y el espacio urbano. Gedisa. Barcelona.
- KATZMAN, R.** (1996). Marginalidad e integración social en Uruguay. Ed. CEPAL. Montevideo.
- KATZMAN, R.** (1999). Segregación residencial y mercado de trabajo en Montevideo. Mimeo. Cepal, Montevideo.
- KAUFMANN, V., M. M. BERGMAN Y D.** (2004). Joy motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28, 745-56.
- KLACZKO J. y RIAL, J.** (1981). Uruguay: el país urbano. Ediciones de la Banda Oriental. Montevideo.
- LAW, R.** (2002). Gender and daily mobility in a New Zealand city. *Social & cultural geography*. Dec. 2002, Vol. 3 issue 4, pp. 425-445.
- LEFEBVRE, H.** (1969). El derecho a la ciudad. Ed. Península. Barcelona

- LOMBARDI, M.** (1994). Un estudio georreferenciado: el área metropolitana de Montevideo: entre el ejercicio de nuevas posibilidades tecnológicas y la búsqueda de explicaciones de los procesos locales, Ciesu.
- LYNCH, K.** (1960). *The image of the city*. Mit press. Boston.
- MACADAR, D.; CALVO J. J.; PELLEGRINO, A. y VIGORITO, A.** (2002). Segregación residencial en Montevideo: ¿un fenómeno creciente? Informe final proyecto I+D. Comisión Sectorial de Investigación Científica CSIC. Universidad de la República. Montevideo.
- MALLOR, R.** (1989). "Urban sociology, a trend report". *Sociology*; 23; 241. Sage publications.
- MAY, T. y PERRY, B.** (2005). The future of urban sociology. *Sociology*; 39; 343. Sage publications.
- MAZZEI, E. y VEIGA, D.** (1985). Heterogeneidad y diferenciación social en sectores de extrema pobreza, DT # 108, Ciesu. Montevideo.
- MERKLEN, D.** "Vivir en los márgenes: la lógica del cazador" en M. Svampa: Política, trabajo y religión. Miradas desde abajo. Buenos Aires. Losada, -en prensa-.
- MÓDENEZ J. A.** (2006). Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. Ponencia presentada al X congreso de la población española: migraciones, movilidad y territorio.
- MONGIN, O.** (2006). La condición urbana. Paidós.
- PARK, R.** (1967). "Human migrations and the marginal man". Publicado originalmente en *American Journal of Sociology*, 1928 mayo, N° 33, pp. 881-893. Park, R., Burgess, E. y Mckenzie, R. *The city*. University of Chicago Press.
- PEDROSIÁN, E.** (2009). Casavalle: una zona, un barrio, un lugar. Periferia urbana y fragmentación de la subjetividad, VIII Jornadas de investigación en Ciencias Sociales, FCS (cd).
- PÊCHEUX, M.** (2005). El mecanismo del reconocimiento ideológico en Žižek, S. (comp.) *Ideología, un mapa de la cuestión*. FCE. Buenos Aires.
- PUCHER, J. RENNE, J.** (2003). Socioeconomics of urban travel: evidence from the 2001 nhts. *transportation quarterly*; summer. Vol. 57 issue 3, pp. 49-77.
- RAJ, F.** (2007). The lived experience of transport structure: an exploration of transport's role in people's lives. *Mobilities*; mar, 2007, Vol. 2 issue 1, pp. 51-74.
- SAFA, P.** (1997). De las historias locales al estudio de la diversidad en las grandes ciudades. Una propuesta metodológica. En Bayardo, Lacarrieu comp. *Globalización e identidad cultural*. Circus. Buenos Aires.
- SASSEN, Saskia.** (1999). *La ciudad global*. Nueva York; Londres; Tokio; Buenos Aires. Eudeba.
- SEN, A. K.** (2000). *Desarrollo y libertad*. Planeta. Barcelona.
- SEN, A. K.** (1984). *Sobre ética y economía*. Alianza. Madrid.
- SENNET, R.** (1994). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza. Madrid.
- SERRANO, J.** (2007). Movilidad cotidiana y desigualdad social en la ciudad dispersa. IX Congreso de la Federación Española de Sociología.

- SHUTTLEWORTH, I., GOULD, M.** (2010). Distance between home and work: a multilevel analysis of individual workers, neighbourhoods, and employment onment and planning a. May 2010, V. 42, iss. 5, pp. 1221-38.
- SILVA, E. RODRIGUES, J.** (2010). Mobilidade espacial nas metrópoles brasileiras: complexidade do espaço urbano. Territorios: revista de estudios regionales y urbanos. Ene-jun, 2010, issue 22, pp. 11-32.
- SIMMEL, G.** (2002). Sobre la individualidad y las formas sociales. Universidad Nacional de Quilmes.
- SIMMEL, Georg** (2005). La metrópolis y la vida mental. En bifurcaciones [online]. Núm. 4, primavera 2005. World wide web document, url. <www.Bifurcaciones.cl/004/reserva.htm>. Issn 0718-1132
- SOJA, Edward W.** (1995). Postmodern urbanization: the six restructurings of los angeles. In postmodern cities and spaces. Edited by Sophie Watson y Katherine Gibson. Blackwell. Oxford.
- SUTCLIFFE, B.** (1998). Nacido en otra parte. Un ensayo sobre la migración internacional, el desarrollo y la equidad. Hegoa. Facultad de Ciencias Económicas. Bilbao.
- THERBORN, G.** (1987). La ideología del poder y el poder de la ideología. Siglo XXI. Madrid.
- URETA, S.** (2008). To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. *Mobilities*; jul, 2008, vol. 3 issue 2, pp. 269-289.
- URRY, J.** (2002). Mobility and proximity. *Sociology*; 36; 255. Sage Publications.
- VEIGA, D. y RIVOIR, A.** (2003). Desigualdades sociales y segregación en Montevideo. Ed. FCS. Departamento de Sociología.
- WACQUANT, L.** (2007). Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado. S. XXI. Buenos Aires.

Recibido: 30 de abril de 2011.

Aprobado: 29 de junio de 2011.

Resumen

El artículo apunta a aportar elementos sobre la situación de la movilidad cotidiana en Montevideo, y su relación con las desigualdades sociales y la segregación urbana. Presenta información cuantitativa y cualitativa que muestra cómo las posiciones sociales estructuran la movilidad y permite acercarse a formas específicas de segregación espacial. Se consideran los medios de transporte, los objetivos de la movilidad, el tiempo que se le dedica, la movilidad esporádica (estacional), los circuitos diferenciales y el miedo como freno al movimiento en la ciudad. Las conclusiones apuntan a una defensa de la libertad de acceso a oportunidades, al carácter sintomático de los mapas cognitivos de la integración social, y al establecimiento de fronteras, con el encierro como caso extremo.

Palabras clave: Movilidad urbana / Desigualdades Sociales / Segregación urbana.

Abstract

The article aims to provide elements on the situation of daily mobility in Montevideo, and its relation to social inequalities and urban segregation.

It presents quantitative and qualitative information that shows how mobility is structured by social positions, and allows to approach specific forms of spatial segregation. Means of transport, mobility goals, time devoted to it, sporadic mobility (seasonal), differential circuits and fear as a barrier to movement in the city, are considered.

The findings point to a defense of freedom for accessing to opportunities, to the symptomatic nature of cognitive maps of social integration, and to the establishment of borders, with confinement as an extreme case.

Keywords: Urban mobility / Social inequalities / Urban segregation.