



Código	FPI-002
Objeto	Protocolo de presentación de proyectos de investigación SIGEVA UNLaM
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	4
Vigencia	12/11/2021

Unidad Ejecutora:
Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales

Programa de acreditación:
PROINCE

Título del Programa de Investigación¹:

Director del Programa:

Título del proyecto de investigación:
La ciudad desigual. El caso del Municipio de La Matanza

Director del proyecto: Dra. Alicia Lezcano

Co-Director del proyecto: Mg. Carlos Roba

Integrantes del equipo:

Lorena Pérez

Noelia Fernández

Fernanda Fera

Fecha de inicio:

Marzo 2022

Fecha de finalización:

Diciembre 2023

¹ Completar solo en caso de que el presente proyecto se encuadre en el marco de un Programa de Investigación

1-Cuadro resumen de horas semanales dedicadas al proyecto por parte de director e integrantes del equipo de investigación:²

Rol del integrante	Nombre y Apellido	Cantidad de horas semanales dedicadas al proyecto
Director	Alicia Lezcano	30
Co-director	Carlos Roba	25
Docente-investigador UNLaM	Lorena Pérez	15
Docente-investigador UNLaM	Noelia Fernández	6
Graduado de la UNLaM ³	Fernanda Fera	6

2-Plan de investigación

2.1. Resumen del Proyecto:

La Matanza es uno de los municipios que integran la Conurbación de la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Es el segundo en extensión territorial (323 Km²) y el primero en cantidad de habitantes (1.775.816 según el Censo 2010). Entre las décadas del '30 y el '70 por su ubicación geográfica -a 30 kilómetros del puerto de Buenos Aires- y gracias algunas políticas de promoción en el nivel local, se convierte en un lugar elegido para la radicación de industrias en pleno proceso de sustitución de importaciones, así, comienza a poblarse. Según las proyecciones de población que realizó el INDEC para el 2018, La Matanza tiene 2.185.597 habitantes. Entre 2009 y 2010 se observó que el 11% de la población del Municipio se moviliza en la región para trabajar y en busca de servicios (ENMODO, 2009/10).

La relación segregación periferia está presente en la vida cotidiana de los habitantes de las conurbaciones, en nuestro caso La Matanza, esto se materializa si observamos la cotidianeidad de los habitantes del aglomerado (Solano, 2017, Wacquant, 2000/200/13; Auyero, 2001; Prévot-Schapira, 2002, Cravino, 2002/8, entre otros).

De nuestras investigaciones anteriores sobre las condiciones de vida en barrios populares y movilidad de nuestros estudiantes pudimos observar que La Matanza es un territorio con serios problemas de infraestructura, movilidad, ambientales y socioeconómicos. Esto afecta a una porción muy extendida de su territorio. Partimos de una hipótesis de trabajo que dice que la segregación espacial amplifica y reproduce la desigualdad social de vastos sectores de población en el municipio de La Matanza. Nuestro objetivo general es el de, reconocer como se fue configurando y consolidando el proceso de fragmentación y desigualdad en algunas localidades del Municipio de La Matanza a lo largo de las dos últimas décadas. Nuestra propuesta metodológica cualitativa nos permitirá conocer la perspectiva de los habitantes de las ciudades, los funcionarios y los trabajadores de mercados adaptados que se alojan en las ciudades desiguales.

2.2. Palabras clave: SEGREGACIÓN ESPACIAL, DESIGUALDAD SOCIAL, POLITICAS PUBLICAS

2.3 Resumen del Proyecto (inglés):

La Matanza is one of the municipalities that make up the Conurbation of the Province of Buenos Aires, Argentina. It is the second in territorial extension (323 Km²) and the first in number of inhabitants (1,775,816 according to the 2010 Census). Between the 1930s and 1970s, due to its geographical location - 30 kilometres from the port of Buenos Aires - and thanks to some local promotion policies, it became a place chosen for the establishment of industries in the process of import substitution, and

² Incluir todos los integrantes del equipo de investigación, agregando tantas filas para cada rol de integrante del equipo de investigación como sea necesario.

³ Idem nota 2

thus began to be populated. According to INDEC population projections for 2018, La Matanza has 2,185,597 inhabitants. Between 2009 and 2010 it was observed that 11% of the municipality's population moved to the region to work and in search of services (ENMODO, 2009/10).

The relationship between segregation and periphery is present in the daily life of the inhabitants of the conurbations, in our case La Matanza, this is materialised if we observe the daily life of the inhabitants of the agglomerate (Solano, 2017, Wacquant, 2000/200/13; Auyero, 2001; Prévot-Schapira, 2002, Cravino, 2002/8, among others).

From our previous research on the living conditions in popular neighbourhoods and mobility of our students we were able to observe that La Matanza is a territory with serious infrastructure, mobility, environmental and socioeconomic problems. This affects a very large portion of its territory. We start from a working hypothesis that spatial segregation amplifies and reproduces the social inequality of vast sectors of the population in the municipality of La Matanza. Our general objective is to recognise how the process of fragmentation and inequality has been configured and consolidated in some localities of the municipality of La Matanza over the last two decades. Our qualitative methodological proposal will allow us to know the perspective of the inhabitants of the cities, the civil servants and the adapted market workers that are housed in the unequal cities.

2.4 Palabras clave (inglés): SPATIAL SEGREGATION, SOCIAL INEQUALITY, PUBLIC POLICIES

2.5 Disciplina desagregada: Sociología y antropología urbanas

2.6 Campo de aplicación: Urbanismo, desarrollo regional, otros

2.7 Especialidad: Sociología y antropología urbana

2.8 Estado actual del conocimiento:

La Región Metropolitana de Buenos Aires. comprende una distribución sociodemográfica y geográfica que ha mutado en las últimas décadas. Es necesario recordar que durante la década de los '90 se consolida una tendencia que había comenzado en este período y que consistió en la polarización residencial, tanto en la ciudad como en el Conurbano. Entonces, se observó un predominio entre los sectores medios-altos y altos a la conformación de urbanizaciones cerradas que se concentraron en la segunda y la tercera corona. Esto es, durante la convertibilidad la suburbanización de las élites se triplicaron (Torre, 2001).

En el mismo período se produce, y, casi, en simultáneo, la segregación residencial estructural en asentamientos y villas de emergencia de los grupos más vulnerables de la estructura social. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las villas aumentaron de 1,7% al 3,9% de la población total, mientras que en los partidos del conurbano el porcentaje de residentes en villas y asentamientos paso de 5,2% a 6,9% (Cravino, 2008).

Estas reconfiguraciones territoriales imponen un cambio en los comportamientos de la población entre los que se puede observar los que implican la movilidad, entendiéndolo a este como el traslado de la población, por diferentes geografías de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).

En las grandes ciudades Latinoamericanas en las dos últimas décadas se han producido procesos de renovación urbana, rehabilitación, revitalización en barrios centrales o pericentrales o zonas degradadas, implicando la sustitución de usos y habitantes de clase trabajadora y/o bajo estatus por grupos de mayor poder adquisitivo y usos destinados a clases medias y altas; lo que ha venido a denominarse "gentrificación", "ennoblecimiento" o "elitización" por parte de diversos autores (Herzer, citado por Zapata. Diaz, Diaz Parra 2018).

En el caso de RAMBA es en la década de 1990 que se produce un cambio significativo en los patrones de urbanización de la región, se asiste al avance de un proceso de metropolización que incluye como parte de la región a las áreas urbanizadas de los partidos de la tercera corona y que paralelamente impulsa su suburbanización a través de la acción de los desarrolladores inmobiliarios y los sectores de altos ingresos quienes bajo nuevas formas residenciales -barrios

cerrados, clubes de campo- se mudan a la periferia. Estos se corresponden con el rediseño de la red de autopistas metropolitanas y la consecuente expansión del transporte privado que sostuvo el desplazamiento de dichos (Di Virgilio y Vio 2009)

La Matanza al igual que muchos de los partidos del conurbano bonaerense surgieron siglos atrás con la lógica que implicaba la constitución del Estado Nación, el mercado interno y la extensión del ferrocarril. El centro de la actividad económica lo constituía y lo constituye la capital, donde se ubicarían todas las terminales ferroviarias y portuarias, quedando intersticios que más tarde se irían ocupando en las proximidades, como es el caso del municipio de La Matanza (Cravino, Del Rio, Duarte S/F).

Entre mediados del siglo 19 y las primeras décadas del siglo 20 el dinamismo agropecuario e industrial se vio acompañado por una fuerte ampliación de la infraestructura ferroviaria y la pavimentación de la Ruta Nacional N°3, lo que potenció la urbanización de las localidades lindantes a las redes de transporte (Pomés, 2013; Agostino, 2013; Bareiro Gardenal, 2020)

Así se fueron poblando distintas localidades como Aldo Bonzi, Isidro Casanova, Rafael Castillo, Laferrere, Gonzalez Catán Tapiales y Villa Madero. En este proceso comienzan a constituirse los primeros barrios populares o especialmente vulnerables. En la Matanza la primera villa de emergencia se establece en 1933. Durante la década de los '60 y '70 se observan grandes poblamientos, incluso en el comienzo del ocaso del proceso de sustitución de importaciones, se establecen el 66% de las mismas y el último gran emplazamiento se produce en 1990 (Lezcano, 2020). Los-trabajadores con relaciones laborales no formalizadas, temporarias o precarias son los que comenzarán a construir los "asentamientos marginales", "villas de emergencia", ocupando tierras fiscales o privadas no ocupadas. Estas ocupaciones eran parte de una solución de emergencia al problema habitacional que imponía el proceso de industrialización (Torres, 1993).

Los barrios emergentes o populares presentan características especiales según el contexto en el que se constituyeron (expansión del proceso de sustitución de importaciones, ciclos de crecimiento económicos, formalización de planes de viviendas sociales, etc.), la localización fundacional del barrio, la existencia o no de traza urbana, la calidad de los materiales de las viviendas, los servicios disponibles - gas, electricidad, agua, cloacas, transporte, educación y salud- y la densidad de población. Según se observen en mayor magnitud algunos de estos atributos se pueden clasificar tres tipologías: villa de emergencia, asentamiento y conjunto habitacional (Lezcano, 2017).

Los asentamientos son el producto del agravamiento de las condiciones de vida de los sectores populares, la destrucción del aparato productivo, el desempleo, el subempleo y la creciente pauperización de estos. Pero, especialmente, es la conjunción de factores que lo convierten en una forma diferente de ocupación del territorio: En el caso de La Matanza, el primero de los factores tenía que ver con la erradicación de las conocidas "villas miseria" del ámbito de la Ciudad de Buenos Aires. La segunda, con la intervención en la organización de la ocupación de algunas ONGs y la tercera con la disposición del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires de negociar la tenencia de las tierras (Torres, 1993).

Según nuestras investigaciones, este tipo de ocupación irregular representa en el municipio de La Matanza, el 73%, el 19% son villas y el 8% son conjuntos habitacionales. El primer asentamiento se establece en 1950, durante las décadas del '60 a los '90 la ocupación de la tierra en este tipo de constitución fue regular, en promedio 12 barrios por década. A partir del 2000 y durante toda la década se establecieron entre 35 y 38 barrios. Estas ocupaciones tienen un componente migrante de países limítrofes muy importante.

En el municipio de La Matanza solo 8% de la ocupación irregular son conjuntos habitacionales, el primero se habitó en 1950. El 32% de los mismos se construyeron y habitaron entre 1970 y 1975. Lo que se puede advertir en la distribución de construcciones a lo largo de más de 5 décadas es la carencia de una política pública orientada a cubrir la demanda de viviendas de los sectores populares.

Entre Gonzalez Catán y Virrey del Pino (37,7% y 19,2% respectivamente) concentran la mayor cantidad de barrios emergentes

La ocupación en los barrios emergentes de La Matanza se ha realizado en el 45% de los casos en tierras municipales, el 20 % se distribuye en terrenos nacionales y provinciales y el 15% son tierras privadas.

La infraestructura básica en los barrios se observa como muy deficitaria. Más del 50% de la población tiene problemas de agua y el 85% carece de cloacas. Casi el 50% de los barrios tiene una situación irregular con respecto a la conexión de energía eléctrica.

El 92% usa gas de garrafa, en proporciones semejantes carecen desagües pluviales, un tercio tiene problemas con el alumbrado público, el 77% de los barrios emergentes no tiene pavimento.

El 55% de estos barrios tienen terrenos inundables, frente a esta situación un tercio de los barrios quedan aislados. El 50% tiene basurales a cielo abierto y 38% tiene contaminados los cursos de agua. Estos son algunos de los indicadores que muestran los problemas ambientales que sufre los mismos. Nótese que el 48% de los habitantes de los barrios tienen problemas respiratorios y el 19% enfermedades de la piel, o sea patologías vinculadas a las malas condiciones ambientales.

El 77% de los barrios tienen transporte público, el mismo transita por los márgenes de los mismos, el 50% no es transporte oficial son los denominados colectivos "truchos". En general, los habitantes de los barrios caminan entre 500 y 1500 metros para poder encontrar algún transporte. Pensemos que el 46,9% de los habitantes de estos barrios viven entre Gonzalez Catán y Virrey del Pino, de modo que, para llegar al centro de San Justo, localidad cabecera del partido, en busca de algunos servicios esenciales como la salud o la educación pueden tener entre 1 y 2 horas de viaje. En el caso que nos ocupa, nuestros estudiantes en horarios pico (cursada en turno mañana y/o noche) tienen un promedio de hora y media de viaje para llegar a la universidad.
Condiciones socioeconómicas y laborales de los habitantes en los barrios

Según la investigación que realizamos, el 12% de las viviendas del municipio se encuentran en los 150 barrios emergentes. Son aproximadamente 350 mil habitantes en total y el promedio de personas por hogar es de 6. Si observamos la pirámide de población por grupos etarios veremos que los habitantes menores de 24 años representan al 62,6% del total de personas que viven en el barrio.

En los barrios emergentes relevados, encontramos: 22 escuelas secundarias, 21 primarias, 27 jardines de infantes y 5 jardines maternales. Los barrios no tienen institutos terciarios y la única universidad pública es la UNLaM. En este último caso, como quedo expresado en la descripción del acápite anterior, se advierte que los jóvenes de los barrios emergentes, en general, deben disponer de 3 horas, en promedio, para ir y volver a sus hogares.

Es importante destacar que las condiciones de vida de las familias de estos barrios son muy precarias, a esto se suma la escasa oferta educativa y las grandes distancias que tienen que recorrer para llegar hasta la universidad aquellos jóvenes que intentan continuar con estudios superiores.

Con relación a la situación laboral en los barrios diremos que según el relevamiento realizado las ocupaciones predominantes son de escasa o nula calificación, se trata de aquellas que se ubican en el sector más informal de la economía (27% trabaja en la construcción, 20,5% en el servicio doméstico, 15,2% en la industria, 13,1% en servicios personales y 20,5% tiene otro tipo de actividades).

Aunque no tenemos datos para La Matanza, la jefatura femenina de mujeres jóvenes es una constante en toda la conurbación, en el último trimestre de 2017 (mientras transcurría nuestra investigación) tuvo un leve incremento (41,8%) con respecto a la jefatura de varones. Este dato no

es menor dado que los hogares con jefaturas femeninas tienen una estructura de oportunidades más limitados, con lo que aumentan las condiciones de vulnerabilidad de sus miembros.

Entre los datos que nos interesaba conocer estaba la existencia y distribución de planes sociales entre los habitantes de los barrios emergentes. La notoria magnitud de los planes nacionales nos llevó a observar la distribución de estos: 45,5% AUH, 21,4% Ingreso Social con Trabajo, 11,4% Ellas Hacen, 2,7% Progresar y 1,3% Procrear (Lezcano, 2020).

La síntesis de resultados de la encuesta realizada en los barrios nos permitió mostrar el contexto de alta vulnerabilidad que involucraba a una porción de nuestros estudiantes. En nuestro caso los entrevistados han podido sostener la educación superior, pero lo cierto es que estas condiciones de vida tan precarias hacen que la estructura de oportunidades limite y restrinja la posibilidad de darle continuidad a los estudios superiores.

Entre los indicadores de infraestructura básica más importantes se encuentra el pavimento de las calles, en el caso de las urbanizaciones emergentes de La Matanza sólo el 24,1% están pavimentadas. La observación nos permitió constatar que en estos barrios una de las carencias provocadas por la falta de pavimento es la falta de transporte público (Lezcano, 2017).

Los espacios, tiempos y modalidades de la movilidad están diferenciados en función del nivel de riqueza (Delaunay, 2007). La segregación residencial se completa con los medios de transporte que se utilizan (auto- licencia), la localización de los potenciales lugares de trabajo, así como el manejo de sus tiempos, espacios y actividades. La movilidad cotidiana estará definida por los espacios, tiempos y modalidades de la movilidad que están diferenciados en función del nivel de riqueza. Para el autor existe una relación estrecha entre la movilidad cotidiana y el proyecto residencial es decir donde reside la población, esto va a definir la configuración territorial individual. (Delaunay, 2007)

La movilidad cotidiana se puede explicar desde dos entradas: la capacidad a moverse o no moverse y el anhelo o la necesidad de moverse. La capacidad remite primero a la posibilidad económica a conseguir medios de transporte y también en la capacidad física que evoluciona en particular con la edad. El autor considera que las personas mayores constituyen la gran mayoría de los discapacitados, suma a esto niños y mujeres, considerándolos como una población vulnerable que pierde capacidad de movilidad. Resulta entonces que dos factores determinan la movilidad cotidiana son el nivel económico y la edad, y que inciden de manera contraria: la movilidad disminuye con la pobreza y con la edad una vez en la edad adulta.

Entonces, comenzamos a preguntarnos cómo y cuánto viajan los estudiantes de la UNLaM en la Región AMBA para acceder cotidianamente a la educación superior,

Partimos de una hipótesis que planteaba que la posibilidad de movilidad de la población en la conurbación reproduce o amplifica los patrones de desigualdad social, de oportunidades y acceso, tal como se manifiesta en la segregación y fragmentación espacial de los grandes aglomerados en la Región Metropolitana de Buenos Aires, por varios motivos

En primer lugar, durante el relevamiento los estudiantes participaban activamente pero no escuchábamos quejas, enojos, propuestas con relación a los que suponíamos una intra-motilidad intensa y desigual. En segundo lugar, cuando analizábamos las percepciones vinculadas a la calidad y la seguridad de los servicios nuestros alumnos tenían una mirada muy positiva, Sin embargo, cuando comenzamos a hacer las entrevistas en profundidad, empezamos a focalizar la mirada en los resultados cuanti-cualitativos.

Pudimos verificar, así que la estructura del transporte público en la Región AMBA sobre todo en lo que respecta a la conurbación es deficitaria, carece de una oferta de horarios, de tránsito, de distancias que reproduce y profundiza la desigualdad en el conurbano precario (Gutiérrez y Reyes, 2017). Se trata de un conurbano desprovisto de bienes, servicios e infraestructura.

Estos factores van a ser determinantes para la vida cotidiana de los estudiantes que se movilizan por la RAMBA para trabajar y estudiar o simplemente estudiar.

La primera cuestión que nos interesa destacar es que, la distancia al interior del municipio puede pensarse como la dificultad temporo-espacial de insertarse en la universidad por parte de los jóvenes que habitan el segundo y tercer cordón del partido de La Matanza. Cuando a sugerencia de los propios alumnos esto debería tener una resolución a muy bajo costo. Esto es las empresas

deberían poner algunas unidades en horarios claves como por ejemplo turno mañana y turno tarde. Alumnos y docentes serían pasaje exclusivo y como vimos superabundante.

La segunda cuestión, es el desgaste que provoca entre los estudiantes la falta de oferta de transporte que los obliga a establecer estrategias múltiples que impacta en sus economías de tiempos sus recursos materiales y simbólicos.

La tercera cuestión, es el impacto que tiene la estructura desigual de la movilidad con respecto al género. Las estudiantes viven amenazadas por la falta de oferta horaria necesitan de la solidaridad de sus pares, de los miembros primarios de la familia, amigos, etc.. Sufren el permanente acoso sexual en servicios de transporte público a consecuencia de las condiciones en la que viaja la población en el GBA (Lezcano, 2020).

2.9. Problemática a investigar:

A partir de nuestras investigaciones anteriores en las que mirábamos las condiciones de vida de los habitantes de barrios emergentes o populares y la formas de e nuestros estudiantes pudimos observar que La Matanza es un territorio con serios problemas de infraestructura, movilidad, ambientales y socioeconómicos, esto nos lleva a preguntarnos, sí ¿Se trata de un municipio cuyo proceso de fragmentación y desigualdad hace que progresivamente sus habitantes empeoren sus condiciones de vida -educativas, laborales, sanitaria y de hábitat?

¿Cuáles son las políticas de Estado local que promueven un proceso de mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de la población?

¿Es posible encontrar un mercado laboral de productos y servicios adaptado a las condiciones de la ciudad desigual?

¿Cómo perciben los habitantes del municipio esta situación de fragmentación y desigualdad?

2.10. Objetivos:⁴

Nuestro objetivo general es el de reconocer como se fue configurando y consolidando el proceso de fragmentación y desigualdad en algunas localidades del Municipio de La Matanza a lo largo de las dos últimas décadas.

Objetivos específicos

1. Identificar las principales causas -mercado inmobiliario, problemas ambientales, infraestructura escasa o ineficiente, etc.- que promovieron el proceso de fragmentación y desigualdad social
2. Observar las dinámicas de los mercados laborales, productos y de servicios y sí esto fueron adaptándose a los procesos de fragmentación social del municipio
3. Reconocer las políticas locales, provinciales y nacionales que promovieron el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes del municipio
4. Conocer la percepción que tienen los habitantes sobre la ciudades fragmentadas y desiguales en las que habitan.

2.11. Marco teórico:

Según Fernández Bouzo y Merlinsky (2018) Las grandes ciudades Latinoamericanas son un territorio fértil para la expansión de la urbanización capitalista pues se configuran en base a un patrón de acumulación caracterizado por crecientes niveles de expropiación y mercantilización de los territorios. En este contexto hay dos actores sociales que pugnan por el acceso al suelo urbano, uno representado por los sectores de menores recursos para quienes la ciudad representa

⁴ Detallar objetivo general y objetivos específicos.

un valor de uso. El otro sector está representado por los empresarios de corporaciones del sector inmobiliario y financiero para quienes el suelo tiene valor de cambio.

Los bienes urbanos sean estos materiales e inmateriales son los que sostienen a la población, se distribuyen territorialmente a partir de la asignación de "lugares" en la ciudad, quienes habitan el territorio acceden a ellos diferencialmente, según sus actividades económicas. El uso de estos bienes urbanos se distribuye en un continuo que va desde el acceso libre, pasando por el acceso con restricciones, hasta la exclusión, según sea su ubicación en los procesos de producción, distribución y consumo (Pérez, citado por Muñoz Salazar, Gascón-Martín y de Armas Pedraza, 2018).

La población urbana en Latinoamérica tuvo un crecimiento muy importante como consecuencia de migraciones internas del campo a la ciudad, y también a las migraciones entre diversos centros urbanos. En 1950 un 25% de la población latinoamericana vivía en aglomerados de más de 20 mil habitantes; a principios de 1990 era el 50% y en 2010 el 89% eran habitantes urbanos, proyectándose un aumento de casi 10 puntos porcentuales para el año 2050 (Dalla Torre y Ghilardi, 2013).

Argentina es uno de los países más urbanizados del continente; a fines de la década del 90 contaba con el 85% de su población viviendo en ciudades y la concentración se vinculaba con el desarrollo de las principales actividades económicas (Damert, citado por Dalla Torre, et al).

Según, Dalla Torre y Ghilardi (2013) las ciudades argentinas reúnen tres características principales que son la macrocefalia (el peso en el sistema de un Gran Centro Urbano frente al resto de los aglomerados), la metropolización (las provincias con mayor peso demográfico concentran a su población en pocos centros urbanos) y la desestructuración de las tramas urbanas (la unidad espacial del territorio urbano se modifica por la pérdida de la cohesión social).

La Región Metropolitana de Buenos Aires, comprende una distribución sociodemográfica y geográfica que ha mutado en las últimas décadas. Es necesario recordar que durante la década de los '90 se consolida una tendencia que había comenzado en este período y que consistió en la polarización residencial, tanto en la ciudad como en el Conurbano. Entonces, se observó un predominio entre los sectores medios-altos y altos a la conformación de urbanizaciones cerradas que se concentraron en la segunda y la tercera corona. Esto es, durante la convertibilidad la suburbanización de las élites se triplicaron (Torre, 2001). En el mismo período se produce, y, casi, en simultáneo, la segregación residencial estructural en asentamientos y villas de emergencia de los grupos más vulnerables de la estructura social. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las villas aumentaron de 1,7% al 3,9% de la población total, mientras que en los partidos del conurbano el porcentaje de residentes en villas y asentamientos paso de 5,2% a 6,9% (Cravino, 2008).

Una de las corrientes más importantes que tratan de explicar el fenómeno de la metamorfosis del espacio urbano es la que observa como la territorialización impone una suerte de segregación o segmentación espacial que plasma la constitución de la estructura social y de ocupación desigual. Esto es un territorio que deja a los más pobres alejados de los servicios básicos, del mercado de trabajo, de la ayuda social, de la circulación de los recursos, etc. Un espacio que en el imaginario social es de riesgo intra -"fronteras" y peligroso para las interacciones sociales (Wacquant, 2000/2001/13; Auyero, 2001; Prévot-Schapira, 2002, Cravino, 2002/8, entre otros).

Según Gutiérrez y Reyes (2017) la desigualdad que se consolida en los '90 muestra la distancia entre quienes más y menos tienen y la fragmentación territorial.

Durante la década del 2000 la economía pasa por altibajos importantes, con algunas mejoras significativas que no equivalen un cambio en el patrón de desarrollo urbano, muy por el contrario, se profundiza la concepción de la ciudad excluyente. Ni siquiera el ciclo de expansión económica del período 2003-2007 sirvió para mejorar las condiciones de vida y habitabilidad en muchos de los municipios del RAMBA (Ciccolella y Bae, 2008), La Matanza parece un ejemplo concreto de esta situación. En este sentido, parece fundamental reflexionar sobre las ciudades segregadas y excluyentes. La segregación espacial afecta la cohesión social, naturaliza la desigualdad y favorece la construcción de identidades estigmatizantes (Auyero, 2001; Svampa 2001). Esta misma segregación hace que los residentes de los aglomerados periféricos no tengan la misma posibilidad de acceso a los recursos y los servicios, como por ejemplo la salud y la educación (Soldano, 2017). Uno de los indicadores de infraestructura básica es el pavimento de las calles, en el caso de las urbanizaciones emergentes de La Matanza sólo el 24,1% están pavimentadas. La observación nos

permitió constatar que en estos barrios una de las carencias provocadas por la falta de pavimento es la falta de transporte público (Lezcano. 2017).

Los espacios, tiempos y modalidades de la movilidad están diferenciados en función del nivel de riqueza (Delaunay, 2007). La segregación residencial se completa con los medios de transporte que se utilizan (auto- licencia), la localización de los potenciales lugares de trabajo, así como el manejo de sus tiempos, espacios y actividades. La movilidad cotidiana estará definida por los espacios, tiempos y modalidades de la movilidad que están diferenciados en función del nivel de riqueza (Delaunay, 2007)

Para el autor existe una relación estrecha entre la movilidad cotidiana y el proyecto residencial es decir donde reside la población, esto va a definir la configuración territorial individual. La movilidad cotidiana se puede explicar desde dos entradas: la capacidad a moverse o no moverse y el anhelo o la necesidad de moverse. La capacidad remite primero a la posibilidad económica a conseguir medios de transporte y también en la capacidad física que evoluciona en particular con la edad. El autor considera que las personas mayores constituyen la gran mayoría de los discapacitados, suma a esto niños y mujeres, considerándolos como una población vulnerable que pierde capacidad de movilidad. Resulta entonces que dos factores determinan la movilidad cotidiana son el nivel económico y la edad, y que inciden de manera contraria: la movilidad disminuye con la pobreza y con la edad una vez en la edad adulta.

Estas reconfiguraciones territoriales imponen un cambio en los comportamientos de la población entre los que se puede observar los que implican la movilidad, entendiendo a este como el traslado de la población, por diferentes geografías de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Existe distintos tipos de estudios para mirar cómo es la movilidad de la población en los grandes aglomerados urbanos. Estos se focalizan en las expectativas, las competencias, obstáculos y percepciones que tiene la población con respecto a la movilidad y la oferta de transporte público y/o privado (Hernández, 2008; Hernández, Witter, 2011). En general, la infraestructura de transporte en la conurbación replica la distribución de desigualdad y la segregación que se extiende en las periferias de esta. En La Matanza casi 900.000 personas viajan cotidianamente, el 20% son adolescentes y jóvenes que están estudiando en los niveles terciarios y universitarios, el 71% estudia en instituciones públicas. El primer motivo es el trabajo, el segundo por estudio, el 50% de los viajes se hacen en transporte público. El 83% de esta población utiliza el transporte público motorizado o sea colectivo, un porcentaje menor se traslada en moto y bicicleta (ENMOD, 2009-2010).

La Matanza su ubicación territorial y la metamorfosis que se ha generado en su entorno, hace que sea un espacio muy dinámico y conflictivo en términos de interacción, de producción, reproducción y circulación para las personas que se movilizan hasta y desde ese entorno. Palma Arce y Miño (2017) utilizan el concepto de activos del capital espacial de posición como aquellos recursos que, formando parte del territorio, permiten y condicionan los desplazamientos de los actores sociales. En contextos urbanos, estos activos pueden tener forma material estática como, por ejemplo, calles asfaltadas, autopistas, iluminación, estaciones, etc. También, estos activos de capital pueden ser móviles, es decir poseer la característica de circular por el espacio, en su condición de medios de transporte constituirse en recursos fundamentales para la movilidad. La existencia y ausencia, la frecuencia y la calidad de la prestación son fundamentales. Ambos tipos se distribuyen desigualmente en los territorios, favoreciendo o dificultando la movilidad de quienes deben o desean desplazarse.

En este sentido estos activos de capital espacial de posición están vinculados aquellos lugares con los cuales el individuo está relacionado (Courgeau, 1988), se trata de un espacio frecuentado por el individuo para realizar actividades vinculadas a su vida cotidiana estudio y/o trabajo (Demoraes, Piron y Contreras, 2016).

Estos espacios se han ido configurando en la conurbación de Buenos Aires como espacios diferenciados, segregados que indican recursos, posesiones, posiciones, tránsitos y traslados que se yuxtaponen como si fueran islas aisladas (Demoraes, Piron y Contreras, et.al.). La posibilidad de transitar y de exhibir ciertas prácticas de movilidad hacen que las personas tengan libertad de transitar y con esto la posibilidad de autonomía. Según Da Representacao (2017), la condición de las personas facilita o inhibe ciertas prácticas de movilidad, como así la localización de la vivienda y

la tenencia de modos propios de transporte otorgan a las personas una libertad respecto al espacio.

Uno de los conceptos que nos interesa rescatar es el de “motilidad.” El concepto introducido por Kaufmann, Bergman y Jove (2004). Se fundamenta en la intercambiabilidad con otros recursos, económicos, sociales simbólicos y culturales, reconocidos como formas de capital en el sentido de Bourdieu. Los dispositivos de diferenciación simbólica no solo están vinculadas al hábitat sino también al consumo de bienes y servicios.

Introducimos entre el corpus teórico el concepto de conurbano precario, tanto por su dotación material en cantidad de equipamientos y diversidad de funciones como por su dotación en calidad de servicio, condicionan la movilidad cotidiana y refuerzan problemas de equidad de género y de inclusión social, en un círculo vicioso que retroalimenta la desigualdad. Una fundamental, la de la gestión urbana micro o barrial, que naturaliza la precariedad del conurbano y la “eterniza” (Gutierrez y Reyes, 2017). Género y territorio renuevan viejas desigualdades. Las desigualdades viejas del conurbano abandonado por la urbanización, a pesar de las acciones del nuevo paradigma de políticas de la movilidad sostenible, que afortunadamente recuperan el transporte público y los medios dulces como la caminata y la bicicleta, pero que no alcanzan a estos territorios.

2.12. Hipótesis de trabajo o los supuestos implícitos (según corresponda al diseño metodológico) :⁵

Nuestra hipótesis de trabajo es que la segregación espacial amplifica y reproduce la desigualdad social de vastos sectores de población en un ámbito territorial complejo como lo es La Matanza.

2.13. Metodología:

En esta investigación nuestra estrategia metodológica será cualitativa, ya que nos proponemos hacer un estudio exploratorio, las razones que motivan esta decisión son que: Vamos a trabajar en el partido de La Matanza, territorio en el que venimos desarrollando investigaciones anteriores; el cual tiene la particularidad de ser relevante dentro del conurbano bonaerense, tanto por su extensión territorial (323 Km²) y cantidad de habitantes que residen en el mismo (1.775.816 según el Censo 2010), como por las características particulares de su configuración socio económica; pero especialmente por el tipo de fragmentación y segregación territorial al interior del mismo, en contraposición con lo que ha venido pasando en estas últimas dos décadas en el resto de la conurbación de Buenos Aires.

Inicialmente realizaremos una recopilación documental en periódicos de la zona, a fin de recolectar información relativa a las condiciones de vida, educativas, laborales, sanitarias y de hábitat, que cotidianamente pone de manifiesto la población matancera; así como también se buscará identificar la existencia y difusión de medidas adoptadas por el Estado local tendientes a mejorar las condiciones de habitabilidad de la población.

Asimismo, se efectuará un registro fotográfico en las localidades del municipio seleccionadas. “ Las imágenes en términos investigativos posibilitan la disponibilidad de una documentación visual de los registros culturales, componiendo un elenco de datos de cuño cualitativo. En ese sentido, las imágenes pueden presentar para el campo de las ciencias sociales, elementos de representaciones de hechos sociales y de fenómenos comportamentales que se reproducen en el mundo de la vida, como datos visuales de investigación social, política, cultural e histórico” (Clarise Peixoto, 2001, en Pereira da Silva, 2008)

Pretendemos a través de las fotografías observar y comprender la cotidianeidad desigual y fragmentada de los habitantes del partido, su movilidad dentro y fuera del municipio y la posible conformación de mercados laborales locales adaptados a la segregación espacial.

⁵ En proyectos de desarrollo tecnológico puede ser reemplazada una hipótesis de trabajo por la propuesta de solución al problema de investigación mediante el diseño de un prototipo o elemento equivalente.

En función a la observación y análisis de los registros documentales se conformará una muestra intencional (Gallart, 1992) que incluirá a diferentes actores sociales claves, tales como vecinos de las distintas localidades, feriantes que participan en mercados locales, estudiantes de la UNLaM que residan en el municipio, funcionarios locales, etc. con el objeto de obtener las distintas miradas sobre el problema social que nos ocupa.

Para ello, se seleccionarán las localidades en las que se observen problemas ambientales, de infraestructura, de movilidad, y socioeconómicas, que ponen de manifiesto en mayor medida el proceso de fragmentación espacial y segregación. Nos interesa conocer desde la perspectiva de los propios actores sociales (habitantes del partido, funcionarios locales, trabajadores) si dicha configuración tiene incidencia en la reproducción de la desigualdad social, y las estrategias de sobrevivencia desarrolladas para adaptarse a su realidad.

Realizaremos entrevistas en profundidad a los trabajadores informales y vecinos a fin de conocer las dinámicas de mercados laborales informales, la red de articulaciones sociales que tiene lugar en ellas, los acuerdos tácitos o explícitos que se establecen a fin de regular la actividad, el tipo de productos y servicios que se intercambian en este territorio.

Creemos que la técnica de la entrevista en profundidad será la más adecuada en este caso atento a que la misma no sólo simplemente implica el relato de una sucesión de acontecimientos vividos, sino la verbalización de una apropiación individual de la vida colectiva (Guber, 2004), en tal sentido, permitirá recabar las perspectivas de los propios sujetos respecto a las dinámicas sociales-laborales en las que se encuentran insertos.

Por otra parte, se llevarán a cabo una serie de entrevistas semiestructuradas a funcionarios locales tendientes a conocer las realidades de cada una de las localidades seleccionadas tanto en los aspectos vinculados a la infraestructura, la movilidad de los habitantes y sus condiciones laborales y habitacionales, como las políticas y medidas que se estén desarrollando con el objeto de promover el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de la población.

Al analizar algunas de las características y dinámicas particulares del partido de La Matanza, nos planteamos como preguntas de investigación:

¿Se trata de un municipio cuyo proceso de fragmentación y desigualdad hace que progresivamente sus habitantes empeoren sus condiciones de vida -educativas, laborales, sanitaria y de hábitat?

¿Cuáles son las políticas de Estado local que promueven un proceso de mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de la población?

¿Es posible encontrar un mercado laboral de productos y servicios adaptado a las condiciones de la ciudad desigual?

¿Cómo perciben los habitantes del municipio esta situación de fragmentación y desigualdad?

A fin de dar respuesta a dichas preguntas, en nuestros instrumentos trabajaremos las siguientes dimensiones

- Fragmentación territorial de las ciudades
- Segregación espacial
- Exclusión social
- Desigualdad social
- Condiciones de vulnerabilidad
- Acceso a servicios públicos/transporte.
- Mercados laborales adaptados
- Políticas de desarrollo locales

El análisis de los datos obtenidos se realizará de modo continuo a lo largo de toda la investigación en un proceso de reflexión constante al interior del equipo de trabajo, entre la teoría y la praxis, que permitirá reformular y redefinir del modo que sea necesario la investigación para poder dar respuesta a nuestras preguntas de investigación (Maxwell, 1996).

2.14. Bibliografía:

- Auyero, J (2001) Prologo en WACQUANT, L. *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Editorial Manantial
- Bareiro Gardenal, F. (2020) Caracterización del partido de La Matanza en De Sena, Angélica (Dir.). *Aproximaciones a la cuestión social en La Matanza. Algunas dimensiones para su análisis. Colección Vincular C y T, Volumen 2 Sociedad*. UNLaM. San Justo
- Ciccolella, P., & Baer, L. (2008). Buenos Aires tras la crisis: ¿Hacia una metrópolis más integradora o más excluyente? *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 40 (158), 641-660. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75892>
- Dalla Torre y Gilardi (2013) Segregación socio-espacial en la periferia del área Metropolitana de Mendoza, Argentina. Las estrategias de Los excluidos urbanos. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas/ MS – nº 17 – Ano 10, Maio*
- Demoraes, F., Contreras, Y. y Piron, M. (2016) Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio N°15*, Universidad de Buenos Aires, (274-301) .
- Duahu, E. (2013) Comentarios a los textos de Ward y Segura. *Revista de Área de Estudios Urbanos del Instituto Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA)*. QUID 16 N°2 (133-140)
- Fernandez Bouzo, S. y Merlinsky, G. (2017) La cuestión ambiental en las metrópolis latinoamericanas. *Revista de Área de Estudios Urbanos del Instituto Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA)*. Quid 16 N°8 (1-4)
- Gallart, M. A. (1992) La integración de métodos y la metodología cualitativa. Una reflexión desde la práctica de la investigación, en Forni, Gallart y Vasilachis de Gialdino (coautores), *“Métodos Cualitativos II” La práctica de la investigación*. CEAL. Buenos Aires
- Guber, R. (2004) *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Paídos. Buenos Aires
- Gutiérrez, A. I., & Reyes, M. L. (1). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 147-166. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3607>
- Hernández, D.y Witter, R. (2011) Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires*. (29-46).
- Jouffe, Y. Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?, *Revista Transporte y Territorio N°4*, Universidad de Buenos Aires, (4-11).
- Lezcano, A. (2017) Historia de familias: trayectorias educativas y laborales de estudiantes residentes en barrios emergentes. Período 2002-2015 (Proyecto PROINCE 55A204/2016/7). Universidad Nacional de La Matanza. Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales.
- Lezcano, A (2020) Segregación espacio territorial y transporte público deficitario ¿Cómo y cuánto viajan los estudiantes de la UNLaM en la Región AMBA para acceder cotidianamente a la educación superior?”. *Colección Vincular C y T, Volumen 2 Sociedad*. UNLaM. San Justo
- Maxwell, J. (1996) *Qualitative Research Design. An Interactive Approach*”. Thousand Oaks, California: Sage Publications.(1-13)
- Palma Arce, C. y Miño, M. (2017) La movilidad vista desde el territorio. Accesibilidad y activos de movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires y del partido de José C. Paz. En Solano (comp.) *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre experiencias de movilidad en la periferia*. Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento. (81-117)

Pereira da Silva, S y Pires, M. (2008) Identidades visuales: vídeo y fotografía en las formas de representación de la identidad de Río de Janeiro en (coords.) ARDÉVOL, E., ESTALELLA, A. y DOMÍNGUEZ, D La mediación tecnológica en la práctica etnográfica. XI Congreso de Antropología de la FAAEE, Donostia, Ankulegi Antropologia Elkarte (39-47), San Sebastián España.

Prévot Schapira, M. (2001) Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Revista Perfiles Latinoamericanos*. (33-56).

Solano, D. (2017) Investigar la movilidad. Condiciones, prácticas e imaginarios. En Solano (comp.) Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre experiencias de movilidad en la periferia. *Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento*. (11-23)

Torres, H. (2006) El mapa social de Buenos Aires (1940- 1990) *Series de difusión 3. Ed. Facultad de Diseño y Urbanismo. UBA – edición electrónica-*

Wacquant, L. (2000) Las cárceles de la miseria. Buenos Aires. Ediciones Manantial

Wacquant, L. (2001) Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio. Buenos Aires: Editorial Manantial

Wacquant, L (2013) Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y estado. Buenos Aires. Siglo XXI Editores

Zapata, M., Díaz, M. y Díaz Parra, I. (2018) Clases sociales, renovación urbana y gentrificación. Miradas desde América Latina. *Revista del Área de Estudios Urbanos Del Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales (UBA). Quid 16 N°9. (1-8)*

2.15. Programación de actividades (Gantt):⁶

Objetivo	Miembros del equipo
1. Identificar las principales causas -mercado inmobiliario, problemas ambientales, infraestructura escasa o ineficiente, etc.- que promovieron el proceso de fragmentación y desigualdad social	Lezcano, Roba, Perez, Fernandez y Feria
2. Observar las dinámicas de los mercados laborales, productos y de servicios y si esto fueron adaptándose a los procesos de fragmentación social del municipio	Lezcano, Perez, Fernandez y Feria
3. Reconocer las políticas locales, provinciales y nacionales que promovieron el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes del municipio	Roba, Perez, Fernandez y Feria
4. Conocer la percepción que tienen los habitantes sobre la ciudades fragmentadas y desiguales en las que habitan.	Lezcano, Roba, Perez, Fernandez y Feria

2.16. Resultados en cuanto a la producción de conocimiento:

Especialización del equipo en urbanismo, ciudades desiguales, mercados laborales de bienes y servicios adaptados.

Especialización en el análisis de políticas públicas a nivel local.

Formación en nuevas técnicas de investigación documental.

2.17. Resultados en cuanto a la formación de recursos humanos:

12 encuentros de lectura y reflexión de la bibliografía existente y las producciones relevadas

12 encuentro para revisión de metodología aplicar

4 Papers para presentación de en congresos nacionales e internacionales

⁶ Definir la programación de actividades para cada objetivo específico, y las personas responsables de su ejecución.

Publicación de los avances en revistas especializadas

2.18. Resultados en cuanto a la difusión de resultados:

Participación en seminarios, jornadas y congresos nacionales e internacionales

2.19. Resultados en cuanto a transferencia hacia las actividades de docencia y extensión:

Transferencia de la experiencia metodológica en la cátedra de Metodología de la Investigación II
Transferencia en jornadas internas

Transferencia con grupos de otras universidades dedicadas a temas y problemas afines.

Publicación en revista especializada

Cuatro de los cinco miembros del equipo trabajan en proyectos de extensión vinculados al problema planteado.

2.20. Resultados en cuanto a la transferencia de resultados a organismos externos a la UNLaM:

Transferencias a los organismos de planificación urbana e infraestructura local, provincial y nacional

2.21. Vinculación del proyecto con otros grupos de investigación del país y del exterior:

A partir de la participación de actividades científicas, vamos a promover la vinculación con equipos de otras universidades nacionales (USAM, UNGS, FFyLL) e internacionales como por ejemplo Universidad Complutense de Madrid, Universidad de La Coruña.

2.22. Destinatarios:

Tipo de destinatario		Subtipo de destinatario ⁷	¿Cuál? Especificar	Demandante ⁸	Adoptante ⁹
Sector Gubernamental	Gobiernos	Del Poder Ejecutivo nacional	Ministerio de Infraestructura		X
		Del Poder Ejecutivo provincial	Ministerio de infraestructura		X
		Del Poder Ejecutivo municipal	Municipio de La Matanza		X
	Otras Instituciones gubernamentales	Poder Legislativo en sus distintas jurisdicciones			
		Poder Judicial en sus distintas jurisdicciones			
Sector Salud		Hospitales, centros comunitarios de salud y otras entidades del sistema de atención			
Sector Educativo		Sistema universitario			
		Sistema de educación básica y secundaria			

⁷ Marcar con una X

⁸ Demandante: entidad administrativa de gobierno nacional, provincial o municipal constituida como demandante externo de las tecnologías desarrolladas, que determina la necesidad del proyecto por su importancia social. Marcar con una X

⁹ Adoptante: beneficiario o usuario en capacidad de aplicar los resultados desarrollados (organismos gubernamentales de ciencia y tecnología nacionales o provinciales; universidades e institutos universitarios de gestión pública o privada; empresas públicas o privadas; entidades administrativas de gobierno nacionales, provinciales o municipales; entidades sin fines de lucro; hospitales públicos o privados; instituciones educativas no universitarias; y organismos multilaterales. Marcar con una X

	Sistema de educación terciaria			
Sector Productivo	Empresas	AySA		X
	Cooperativas de trabajo y producción			X
	Asociaciones del Sector	Se identificarán en el trabajo de campo		
Sociedad Civil	ONG's y otras organizaciones sin fines de lucro	Se identificarán en el trabajo de campo		X
	Comunidades locales y particulares	Se identificarán en el trabajo de campo		X

3-Recursos Existentes¹⁰

Descripción/ concepto	Cantidad	Observaciones
Bibliografía		La bibliografía está patrimonializada e incluida en la Biblioteca de la universidad

4-Recursos financieros¹¹

	Rubro	Año 1	Año 2	Total
Gastos de capital (equipamiento)	a) Equipamiento (1)			
	b) Licencias (2)			
	c) Bibliografía (3)	7000	7000	14000
	Total Gastos de Capital	\$7000,00	\$ 7000,00	\$ 14000,00
Gastos corrientes (funcionamiento)	d) Bienes de consumo	2000	2000	5000
	e) Viajes y viáticos (4)	8000	8000	20000
	f) Difusión y/o protección de resultados (5)	8000	8000	20000
	g) Servicios de terceros (6)	25000	25000	50000
	h) Otros gastos (7)			
	Total Gastos Corrientes	43000	43000	86000
	Total Gastos (Capital + Corrientes)	\$50000,00	\$50000,00	\$100000,00

Aclaraciones sobre rubros del presupuesto

1 Equipamiento: Equipamiento, repuestos o accesorios de equipos, etc.

2 Licencias: Adquisición de licencias de tecnología (software, o cualquier otro insumo que implique un contrato de licencia con el proveedor).

3 Bibliografía: En el caso de compra de bibliografía, ésta no debe estar accesible como suscripción en la Biblioteca Electrónica.

4 Viajes y viáticos: Viajes y viáticos en el país: Gastos de viajes, viáticos de campaña y pasantías en otros centros de investigación estrictamente listados en el proyecto. Gastos de viaje en el exterior: (no deberán superar el 20% del monto del proyecto).

5 Difusión y/o protección de resultados: Ej.: (Gastos para publicación de artículos, edición de libros inscripción a congresos y/o reuniones científicas).

6 Servicios de terceros: Servicios de terceros no personales (reparaciones, análisis, fotografía, etc.).

7 Otros gastos: Incluir, si es necesario, gastos a realizar que no fueron incluidos en los otros rubros.

4.1 Origen de los fondos solicitados

Institución	% Financiamiento
UNLaM	100
Otros (indicar cuál)	

¹⁰ Antes de confeccionar el presupuesto del proyecto, será necesario que el Director incluya en esta tabla si dispone de recursos adquiridos con fondos de proyectos anteriores (equipamiento, bibliografía, bienes de consumo, etc.) a ser utilizados en el proyecto a presentar, y además se recomienda consultar en la Unidad académica la disponibilidad de recursos existentes factibles de ser utilizados en el presente proyecto.

¹¹ Justificar presupuesto detallado. Para compras de un importe superior a \$15000.- se requieren tres presupuestos. (Resolución Rectoral N°177/2021.)



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019

Departamento:
Humanidades y Ciencias Sociales
Programa de acreditación:
PROINCE

Programa de Investigación¹:

Código del Proyecto:
55A261

Título del proyecto
La ciudad desigual. El caso del Municipio de La Matanza

PIDC:

Elija un elemento.

PII:

Elija un elemento.

Director:
Dra. Alicia Lezcano
Director externo:

Codirector:
Mg. Carlos Roba
Integrantes:

Lic. Lorena Perez

Lic. Noelia Fernandez

Lic. María Fernanda Fera

Investigador Externo, Asesor- Especialista, Graduado UNLaM:

Alumnos de grado: (Aclarar si tiene Beca UNLaM/CIN)
Daiana Giselle Romero (Beca UNLaM)

Resolución Rectoral de acreditación: N°

Fecha de inicio:
01/01/2022

Fecha de finalización:
31/12/2023

¹ Los Programas de Investigación de la UNLaM están acreditados con resolución rectoral, según lo indica la Resolución HCS N° 014/15 sobre **Lineamientos generales para el establecimiento, desarrollo y gestión de Programas de Investigación a desarrollarse en la Universidad Nacional de La Matanza**. Consultar en el departamento académico correspondiente la inscripción del proyecto en un Programa acreditado.



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019

A. Desarrollo del proyecto (adjuntar el protocolo)

A.1. Grado de ejecución de los objetivos inicialmente planteados, modificaciones o ampliaciones u obstáculos encontrados para su realización (desarrolle en no más de dos (2) páginas)

La expansión de las ciudades informales se viene estudiando en los países centrales y en los países en desarrollo hace décadas (Grashoff, 2020; Chiodelli y Tzfadia, 2016; Roy y AlSayyad, 2004, citados por López Casado, 2022), ya que se trata de un crecimiento asociado a la informalidad del mercado de tierras. No obstante, la informalidad del hábitat es un problema de las ciudades latinoamericanas que trasciende las dinámicas de este tipo de mercado, y que se convierte en un proceso muy complejo (Masidda, citado por López Casado et. al). La informalidad, en el urbanismo, como categoría analítica se puede asociar a la irregularidad en la tenencia de la tierra (Ziccardi, 1977, Cravino, 1998/2006, Abramo, 2012). En los estudios nacionales y los latinoamericanos la nominación de ciudad informal esta más asociado a la emergencia no planificada de la ciudad capitalista (Massida, 2019). Por último, informalidad y su contracara la formalidad pueden ser pensadas como espacios urbanos, como categorías de actividades o grupos humanos (por ejemplo, el trabajo informal), como regulación/desregulación (por ejemplo, en relación a procesos de gobernabilidad), o como formas de conocimiento y experiencia. La idea de informalidad propuesta entonces ampliamente excede el mercado de tierras. (McFarlane y Waibel, citados por Massida et. al).

En el proceso de investigación que hemos llevado a cabo en el marco de este proyecto observamos que la informalidad urbana en el caso de las localidades de La Matanza se profundiza en la interacción de dinámicas que trascienden la expropiación y mercantilización de los territorios (Fernandez Bouzo, Merlinsky, 2018) a decir de Vera (2016), es necesario pensar la ciudad “como forma material y simbólica específica de organización humana y a lo urbano como modo de vida. Esto implica observar las ciudades como visiones del mundo, maneras de vivir, de sentir, de pensar y proyectar la ciudad y lo urbano; involucra a sus habitantes que ponen en juego deseos, creencias, valores, mitos, relatos de lo que fue, es y debería ser la/ esa ciudad” (Vera et. al: 147).

La complejidad de la construcción en la definición está vinculada con la conformación y la consolidación de las urbanizaciones en el conurbano bonaerense, en general, y, con La Matanza en particular². La primera decisión metodológica que debimos tomar fue la de seleccionar dos localidades de las 15 que conforman el municipio. La selección fue el producto de las lecturas del equipo y de un sistemático trabajo de campo etnográfico realizado durante los primeros meses de ejecución del proyecto. Las localidades seleccionadas fueron Gregorio de Laferrere que concentra el 14% de la población del municipio y San Justo que representa 7,6% de la población y es la sede administrativa del mismo. Ambos espacios urbanos presentan características particulares que nos proponían detener la mirada en los entramados que allí se generaban y que empezaban a dar cuenta de las ciudades desiguales que habíamos empezado a reconocer.

De las observaciones y entrevistas realizadas surge que en la zona céntrica de San Justo los vecinos cuentan con todos los servicios esenciales (luz, gas natural, agua potable, cloacas, luminarias, etc.), las viviendas son en su mayoría de material con losas en los techos, las calles se encuentran asfaltadas, y la red de transporte público es amplia y tiene buena frecuencia de circulación. Sin embargo, dentro de la localidad de San Justo, al alejarnos y adentrarnos en la zona

² La Matanza, uno de los municipios que integran la Conurbación de la Provincia de Buenos Aires, Argentina. En dicho territorio venimos desarrollando investigaciones anteriores; dado que posee la particularidad de ser muy relevante dentro del conurbano bonaerense, teniendo en cuenta su vasta extensión territorial (323 Km²) y cantidad de habitantes que residen en el mismo (1.841.247 Según INDEC. Censo 2022), lo que lo convierte en el municipio más poblado



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019

residencial; los domicilios siguen contando con todos los servicios, pero las viviendas se tornan más precarias, con falta de mantenimiento, hay calles sin asfaltar con lo cual la movilidad en transporte público se dificulta. Esto último se advierte en el trabajo de campo y aparece entre las manifestaciones de los vecinos entrevistados y de los reclamos que se plasman en la matriz de noticias que hemos construido durante el primer año de proyecto. Los problemas de infraestructura y transporte por falta de calles asfaltadas e inundables y la inseguridad en los barrios son reclamos permanente de los habitantes de la localidades seleccionadas y del municipio en general.

En la localidad de Laferrere se profundizan los problemas que hemos visualizado en San Justo, y los barrios (incluso en la zona céntrica) no cuentan con cloacas, se observan aguas servidas que proviene del interior de las viviendas, a esto se suma la concentración de basura en las esquinas y en terrenos baldíos que se alternan con casas de construcción precaria. En toda la localidad, la falta de infraestructura de calles asfaltadas hace que las opciones de transporte público sean más escasas. La inseguridad es un problema que señalan los vecinos en ambas localidades, pero cuando la escasez de infraestructura (iluminación, asfalto) y de alternativas de movilidad formal disminuyen y se incrementa una oferta informal de transporte se pone de manifiesto un proceso de fragmentación espacial y segregación que coadyuva a la constitución de mayor desigualdad en los territorios. Wacquant (2013) revisa dos dimensiones para mirar los procesos de creciente desigualdad y pobreza: una es el aprovisionamiento y la otra es la inseguridad-criminalidad. Recordemos que el aprovisionamiento (Hannerz, 1980 citado por Wacquant: 232), está vinculado a la satisfacción de las necesidades materiales (que incluyen servicios), sociales y culturales que influyen directamente entre los habitantes de los barrios pobres y sobre su grado y percepción de inclusión en los social.

En relación a la inseguridad y la criminalidad este binomio tiene una influencia fundamental en la calidad de vida de los habitantes de los barrios dado que alimenta la espiralización de la estigmatización detiene el desarrollo, la economía y desvaloriza la vivienda (Wacquant et. al). De las entrevistas realizadas entre vecinos de los barrios y de un grupo de alumnos de la universidad que residen allí³, pudimos corroborar que esta dimensión afecta la vida cotidiana, ya que define desde la movilidad, el trabajo, la educación, la vida social, etc. Altera el modo de vida de los habitantes ya que se construye socialmente una estrategia de prevención que les quita espacios de libertad. Entre el imaginario colectivo se construyen practicas en el espacio urbano que van desde las interacciones, recorridos y formas de acceso desigual al territorio básicamente como estrategia de preservación de la vida y los bienes.

Con relación a las dinámicas de los mercados de bienes y servicios pudimos identificar la existencia de ferias de abastecimiento y aprovisionamiento con características bien diferenciadas de organización e institucionalidad que las ubican en el mapa de la formalidad y la informalidad de manera contundente. En el caso de las ferias formales se constituyen con emprendedores que son registrados y organizados por la Municipalidad, esto los habilita a trabajar en ella. Se trata en general de puestos que ofrecen productos artesanales con requerimientos de escasa calificación (que incluye desde alimentos, textil y juguetes). En Laferrere la presencia de ferias de aprovisionamiento de

³ Cuando trabajamos sobre quienes serían los actores sociales que nos interesaba entrevistar en los barrios, siempre está presente la idea de poder hacerlo entre nuestro alumnos. Esto se debe a que entendemos que las condiciones de vida materiales de nuestra matrícula esta atravesada por los contextos sociales, económicos, políticos y jurídicos y no podemos dejar de reconocer como influyen la fragmentación y la desigualdad social de la ciudades que habitan.



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019

productos frescos tienen una presencia muy destacada en el centro de la localidad. A unas pocas cuadras del centro neurálgico de la localidad, en la colectora de Ruta 21 entre las estaciones Laferrere y Eva Duarte; más precisamente entre las calles Recuero y Leonardo Da Vinci se ubica una feria informal de importantes dimensiones. La misma tiene una oferta heterogénea que va desde alimentos, plantas, artículos electrónicos, alimentos perecederos, bazar, bijouterie, calzados, textil, etc. Se trata de una gran feria informal de aprovisionamiento de segregación sociolaboral (Molina, 2004) con distintas categorías de feriantes que van de la precariedad, la informalidad a la extrema marginalidad. Las relaciones sociales que aquí se producen y reproducen están inmersas en procesos de informalidad y desigualdad permanente.

Para finalizar, diremos que en el proceso de investigación que duro dos años fue imposible lograr una voz institucional del gobierno local que diera cuenta de las políticas que se llevan adelante para amortiguar los problemas cotidianos que emergen de la ciudad desigual. En este sentido, coincidimos con López Casado (et. al) en que la información que aportan las fuentes oficiales, ya sean cartográficas, estadísticas, documentales, etc., necesitan información de carácter cualitativo que faciliten aproximaciones más acordes a la realidad territorial. Una realidad territorial que contiene barrios emergentes (asentamientos, villas, conjuntos habitacionales Cravino et. al.) a la que es necesario sumarle la informalidad que avanza sobre los barrios que eran de las clases obreras trabajadoras que se fueron deteriorando/precarizando con el pasar de los años, con la escases de recursos de los hogares y con la falta de inversión estatal. Hemos realizado un registro fotográfico de las localidades que dan cuenta de las condiciones materiales de desigualdad de estas ciudades en el conurbano bonaerense.

B. Principales resultados de la investigación

B.1. Publicaciones en revistas (informar cada producción por separado)

Artículo 1:	
Autores	<i>Lezcano, Alicia</i>
Título del artículo	<i>En busca de oportunidades: jóvenes universitarios en el conurbano profundo, desigualdad y fragmentación socioespacial</i>
N° de fascículo	
N° de Volumen	
Revista	<i>¿En qué conurbano queremos vivir? Obra colectiva de las universidades del conurbano</i>
Año	<i>2022</i>
Institución editora de la revista	
País de procedencia de institución editora	<i>Argentina</i>
Arbitraje	SI



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019
ISSN:	
URL de descarga del artículo	
N° DOI	

B.4. Trabajos presentados a congresos y/o seminarios

Autores	<i>Lezcano, Alicia</i>
Título	<i>La calle, el trabajo y la socialización en grandes aglomerados urbanos</i>
Año	<i>2022</i>
Evento	<i>Seminario Permanente Conocimientos y Práctica Coordinación: Dra. Ana Padawer, Dra. Mercedes Hirsch</i>
Lugar de realización	<i>Facultad de Filosofía y Letras- UBA</i>
Fecha de presentación de la ponencia	<i>4 de abril 2022</i>
Entidad que organiza	<i>Instituto de Antropología Social.</i>
URL de descarga del trabajo (especificar solo si es la descarga del trabajo; formatos pdf, e-pub, etc.)	

Autores	<i>Lezcano, Alicia Roba, Carlos Pérez, Lorena Fernandez, Noelia</i>
Título	<i>Ciudades desiguales, informales y fragmentadas. El caso de dos localidades del municipio de La Matanza.</i>
Año	<i>2023</i>
Evento	<i>XIV Reunión de Antropología del Mercosur</i>
Lugar de realización	<i>Rio de Janeiro</i>



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019

Fecha de presentación de la ponencia	<i>1-4 Agosto</i>
Entidad que organiza	<i>Universidad Federal de Fulminense.</i>
URL de descarga del trabajo (especificar solo si es la descarga del trabajo; formatos pdf, e-pub, etc.)	
Autores	<i>Lezcano, Alicia Pérez, Lorena Romero, Daiana</i>
Título	<i>Ciudades desiguales, informa- les y fragmentadas. El caso de dos locali- dades del municipio de La Matanza.</i>
Año	<i>2023/4</i>
Evento	<i>VII Congreso ALA: Las antropologías hechas en América Latina y el Caribe en contextos urgentes: violencias, privile- gios y desigualda- des</i>
Lugar de realización	<i>Rosario</i>
Fecha de presentación de la ponencia	<i>11-15 de Marzo</i>
Entidad que organiza	<i>Asociación Latinoa- mericana de Antro- pología</i>
URL de descarga del trabajo (especificar solo si es la descarga del trabajo; formatos pdf, e-pub, etc.)	

E. Otros recursos humanos en formación: estudiantes/ investigadores (grado/posgrado/ posdoctorado)

Apellido y nombre del Recurso Humano	Tipo	Institución	Período (desde/hasta)	Actividad asignada ⁴
Perez, Lorena Luz	Maestría	UNLaM	01/11/2023 a 31/12/2024	Directora de Tesis
Romero Daiana Giselle	Becaria	UNLaM	01/01/2023 a 31/12/2023	Directora
Colombo Celeste	Tesis Maestría	UNLaM	Juilo a Di- ciembre 2022	Jurado

⁴ Descripción de la/s actividad/es a cargo (máximo 30 palabras)



Código	FPI-009
Objeto	Guía de elaboración de Informe de avance de proyecto
Usuario	Director de proyecto de investigación
Autor	Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNLaM
Versión	5
Vigencia	03/9/2019

F. Vinculación⁵: Indicar conformación de redes, intercambio científico, etc. con otros grupos de investigación; con el ámbito productivo o con entidades públicas. Desarrolle en no más de dos (2) páginas.

G. Otra información. Incluir toda otra información que se considere pertinente.

H. Cuerpo de anexos:

- Anexo I: Copia de cada uno de los trabajos mencionados en los puntos B, C y D, y certificaciones cuando corresponda.⁶
- Anexo II:
 - FPI-013: Evaluación de alumnos integrantes. (si corresponde)
 - FPI-014: Comprobante de liquidación y rendición de viáticos. (si corresponde)
 - FPI-015: Rendición de gastos del proyecto de investigación acompañado de las hojas foliadas con los comprobantes de gastos.
 - FPI-035: Formulario de reasignación de fondos en Presupuesto.
- Nota justificando baja de integrantes del equipo de investigación.

Dra. Alicia Lezcano
Firma y aclaración
del director del proyecto.

Lugar y fecha :San Justo 21 de febrero 2024..

- Cargar este formulario junto con los documentos correspondientes **exclusivamente** al Anexo I en SIGEVA UNLaM. Realizar la presentación impresa de los mismos junto con los restantes Anexos en la Secretaría de Investigación de la unidad académica correspondiente. **Límite de entrega: 28 de febrero de 2020.**

⁵ Entendemos por acciones de “vinculación” aquellas que tienen por objetivo dar respuesta a problemas, generando la creación de productos o servicios innovadores y confeccionados “a medida” de sus contrapartes.

⁶ En caso de libros, podrá presentarse una fotocopia de la primera hoja significativa o su equivalente y el índice.