

Expansión urbana, configuración de “no centralidades” e informalidades. Una mirada sobre el caso de La Matanza¹

Brenda Matossian

Doctora en Geografía. Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas en el Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas. Argentina.

E-mail: bmatossian@gmail.com

Yamila Soledad Abal

Magister en Salud Colectiva. Becaria de Iniciación de la ANPCyT en el Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas del CONICET. Argentina.

E-mail: yamila.abal@gmail.com

Fecha de recepción: 28/02/2019

Aceptación final del artículo: 11/07/2019

Partiendo de las nociones de “centralidades” e “informalidades” como dos expresiones de las relaciones polarizadas que acontecen dentro de las regiones metropolitanas contemporáneas en sus procesos de continua mutación y transformación, este artículo pretende abordar las particularidades que ambos fenómenos adquieren en un caso particular en relación con las desigualdades socioterritoriales resultantes de los procesos de expansión urbana más recientes.

Para ello, nos enfocamos en el municipio de La Matanza en el eje oeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires y, en particular, en un sector alejado de las principales centralidades y caracterizado por condensar diferentes intensidades y tipos de informalidades.

En un primer momento, se analiza cartográficamente y desde una perspectiva histórica y socio-demográfica la relación entre los procesos de expansión urbana y la configuración de centralidades, subcentralidades y “no-centralidades” en este municipio. En un segundo momento, a una escala más acotada, se describen algunos aspectos de los primeros acercamientos a campo, que dan cuenta del modo en el que

¹ Este artículo es producto de la investigación llevada a cabo en el PICT 3166/2015 (2017 -2019) Migraciones, interculturalidad y territorio: Cartografías multiescalares de la inclusión social. Préstamo BID. Ministerio de Innovación, Ciencia y Tecnología. Agencia de Promoción Científica y Tecnológica. El proyecto está radicado en Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, Unidad Ejecutora CONICET, como Institución Beneficiaria (Buenos Aires, Argentina).

habitar una "no centralidad" condiciona concretamente la vida cotidiana y el acceso a equipamiento urbano de determinados conjuntos sociales.

Como resultado se reconocen, por un lado, el surgimiento de nuevos equipamientos urbanos que señalan una incipiente formación de "micro-centralidades", gestadas ante la presión demográfica que la expansión urbana reciente genera, articuladas por políticas de descentralización. Por otro lado, a partir del análisis de experiencias urbanas se identifica la configuración de estrategias desarrolladas por quienes habitan estas áreas para dar respuesta a necesidades que expresan modos de organización de la vida cotidiana.

Finalmente se propone entender las "no centralidades" como áreas no sólo configuradas en términos físicos y funcionales, respecto a su posición y emplazamiento relativos, sino también a partir de encontrarse relegadas, fuera del centro de prioridades de las políticas urbanas gubernamentales.

Palabras clave: Desigualdades Socioterritoriales; Centralidades; Informalidades; Accesibilidad; La Matanza

Urban expansion, "non-centralities" configuration and informalities. A gaze at the case of La Matanza

Starting from "centralities" and "informalities" notions as two expressions of the polarized relations that take place within contemporary metropolitan regions in their continuous mutation and transformation processes, this article aims to address the particularities that both phenomena acquire in a particular study case in relation to socioterritorial inequalities resulting from the most recent urban expansion process.

For this, we focus on the La Matanza municipality in the western axis of Buenos Aires Metropolitan Region and, in particular, on a sector that is far from the main centers and characterized by condensing different intensities and types of informalities.

First, we analyze cartographically and from a historical and socio-demographic perspective the relations between the urban expansion processes and the configuration of centralities, subcentralities and "non-centralities" in this complex municipality. In a second moment, on a more limited scale, some aspects of the first field work approaches are described. These give an account of the way in which inhabiting a "non-centrality" conditions concretely both daily life and urban equipment access to certain social groups.

As a result we recognize, on the one hand, the emergence of new urban facilities that indicate the incipient creation of "micro-centralities", gestated after the demographic pressure generated by recent urban expansion, articulated by decentralization policies. On the other hand, the analysis of urban experiences identifies the configuration of strategies developed by those who inhabit these areas to respond to

needs that express ways of organizing everyday life.

Finally, it is proposed to understand "non-centralities" as areas not only configured in physical and functional terms, according to their relative position and location, but also as spaces that are being relegated, outside the center of priorities of urban government policies.

Keywords: Socioterritorial Inequalities; Urban Centralities; Informalities; Accessibility; La Matanza

Introducción

El estudio de las regiones metropolitanas siempre presenta desafíos a la investigación dado que se destacan como condensadoras de desigualdades socioterritoriales, muchas veces analizadas desde las nociones de segregación y fragmentación urbana. Sin embargo, tal como señalan Di Virgilio y Perelman (2014:10) "las formas actuales de la vida urbana desbordan ese concepto y, por tanto, la desigualdad socio-territorial ya no puede considerarse sólo en relación a la localización de los actores en un enclave fijo. Es necesario, abordarla como gradientes móviles y relacionales en la ciudad". Es por ello que para estudiar estos aspectos dinámicos de la ciudad nos proponemos abordarla a partir de las nociones de centralidades e informalidades como dos expresiones de las relaciones desiguales que acontecen dentro de las regiones metropolitanas contemporáneas en sus procesos de continua mutación y transformación.

Este trabajo abordará un estudio de caso dentro de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), tal como la definió recientemente Kralich (2016), retomando estudios anteriores (Pírez, 1994; Kralich, 1995), a partir de la propuesta que articula criterios físicos, políticos y funcionales. Se trata así del conjunto compuesto por 44 distritos: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sumada a los 35 distritos conurbados, más 9 exteriores a la mancha urbana, "no aglomerados, pero integrados funcionalmente mediante la red regular de servicios nacionales de transporte público de pasajeros 'metropolitano'" (Kralich, 2016:56). Consideramos este recorte y definición pertinente para analizar temáticas como expansión urbana, centralidades e informalidad dado que incluye en su delimitación tanto la cobertura de las actividades económicas como la movilidad cotidiana de la población. Dentro de la RMBA, se hará foco en el particular distrito de La Matanza, que constituye asimismo el municipio homónimo, tal como sucede en el total de las unidades espaciales que conforman la provincia de Buenos Aires. Con casi dos millones de habitantes, La Matanza combina espacios de urbanización compacta con espacios periurbanos con predominio de hábitat popular. La heterogeneidad y los contrastes sociales, tanto al interior del municipio como dentro de las localidades que lo conforman, se expresan en desigualdades socioterritoriales, que se ven profundizadas en coyunturas como la actual de crisis y ajuste económico.

En este artículo, nos enfocamos específicamente en espacios periurbanos del segundo cordón, resultantes de procesos recientes de expansión de la mancha

urbana. Entendemos al periurbano en tanto espacio transicional, de “interfase entre dos tipos geográficos aparentemente bien diferenciados: el campo y la ciudad” (Barsky, 2005), en el que se condensa una importante heterogeneidad de usos del suelo, incluso algunos productivos, y en el que coexisten “espacios de alto consumo y estéticas de la modernidad e innovación (...) con espacios industriales sin especialización productiva y territorios de relegación urbana” (Palma Arce y Soldano, 2010:108).

Más particularmente, dentro del diverso periurbano reducimos el análisis a un área en particular compuesta por el sector norte de las localidades de González Catán y Gregorio de Laferrere y sur de Rafael Castillo. En este sector encontramos barrios cuyos orígenes se remontan a tomas de tierras recientes que fueron habitados por conjuntos sociales empobrecidos y caracterizados por tener un alto predominio de informalidad tanto desde el punto de vista dominial como desde la óptica de la urbanización (Clichevsky, 2000) y por encontrarse emplazados en áreas que podemos reconocer, desde la propuesta conceptual que se desarrollará a lo largo del trabajo, como “no centralidades” urbanas. Para ello nos proponemos analizar dentro de La Matanza, este sector particular relativamente alejado de las principales centralidades, de uso eminentemente residencial, con miras a preguntarnos sobre estos espacios, emplazados en “no centralidades” y el acceso a equipamiento urbano de quienes los habitan.

Buscamos analizar cómo las distintas centralidades además de constituirse como producto del urbanismo capitalista se construyen también en relación y tensión estrecha con las “no centralidades”, especialmente en lo que refiere a aquellas áreas periurbanas con predominio de hábitat popular, que puede ser entendidas como zonas opacas y postergadas, en términos de Milton Santos (1993). Desde una mirada que no se encuentre atada a una visión capital-céntrica, procuramos dar cuenta de cómo el proceso de expansión urbana configuró estos espacios en sus distintas fases. Buenos Aires ha multiplicado sus centros con nuevos suburbios que tal como indica Gorelik (2015:25) “encierran las claves que deben ser descifradas para comprender desde allí –desde “afuera”- lo que ha venido ocurriendo también en la ciudad capital”.

Se trata así de atender procesos de reestructuración de las centralidades menos estudiados donde las tendencias recientes produjeron densificación y renovación de algunos centros y subcentros metropolitanos (Vecslir et al., 2017), articulados a lo largo de antiguas arterias y ejes ferroviarios, sin necesariamente coincidir con trazas de autopistas o presencia de grandes complejos de shopping centers.

El artículo se estructura en cinco apartados: en el primero se desarrolla el marco teórico y los principales aspectos conceptuales sobre los que se basa el trabajo, en el segundo se describe el enfoque y las estrategias metodológicas implementadas y en el tercero describiremos el área de estudio. En este tercer apartado, por un lado, se identifican aspectos generales de La Matanza, las particularidades vinculadas a su extensión, población, heterogeneidades internas y procesos de urbanización. Y, por otro lado, se describe el recorte del área de estudio a una escala barrial y se da cuenta de las particularidades del área que han servido como criterio para su selección. En el cuarto apartado, se desarrollan algunos aspectos de los primeros

acercamientos a campo, que dan cuenta del modo en el que habitar² una “no centralidad” condiciona concretamente la vida cotidiana y el acceso a equipamiento urbano de determinados conjuntos sociales. Por último, en el quinto apartado esbozamos algunas consideraciones, que lejos de pretender ser conclusiones acabadas, son reflexiones e interrogantes que nos invitan a continuar profundizando sobre diferentes cuestiones vinculadas con las desigualdades socioterritoriales.

Consideraciones conceptuales: entre las centralidades y las informalidades

Como fue mencionado en la introducción, son dos las nociones que sostienen el análisis de este artículo, por un lado la noción de centralidad en tanto elemento que configura la trama sobre la que se apoyó la expansión urbana y que, en su vertiginoso ritmo, dio también paso a grandes superficies dentro de la región metropolitana excluidas de dichas centralidades, muchas de ellas vinculadas a las distintas modalidades de urbanización informal, siendo esta última la segunda noción que vertebra el artículo. En este apartado describiremos el marco conceptual propuesto.

La noción de centralidad halla un antecedente reconocido en el modelo de los lugares centrales de Walter Christaller de 1933 en la que definió la centralidad “de un núcleo urbano como la proporción entre todos los servicios allí proporcionados (tanto para sus propios residentes como para los visitantes procedentes de su región complementaria) y los servicios necesarios tan sólo para sus propios residentes” (Haggett, 1994: 379). Su uso fue adquiriendo mayor relevancia dentro del urbanismo y el ordenamiento territorial en las décadas siguientes. Más recientemente, de acuerdo a Gutiérrez (2012) se comprende la centralidad en tanto espacio urbanísticamente bien equipado, con tendencias marcadas a la consolidación y densificación o verticalización. Desde esta perspectiva amplia, la centralidad remite a ciertos atributos como “la función de control, la concentración de las mayores inversiones de capital, de la población con mayor renta, y de las actividades de mayor crecimiento económico” (Gutiérrez, 2012:5).

Al realizar este abordaje a escala de una región metropolitana, resulta pertinente referir tanto a una necesidad de jerarquización de las centralidades, como a una tipología que reconozca su diversidad. De allí es posible articular las reflexiones con una perspectiva que contemple la policentralidad desde su componente morfológico, funcional y simbólico. Así, la RMBA posee una estructura policéntrica con centros suburbanos conectados funcional y simbólicamente con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Gorelik, 2011; Segura, 2014). Para dar cuenta de las jerarquías, pero especialmente para señalar también tipos de centralidades, recuperamos las definiciones de Abba (2005) que distingue para el caso de la RMBA las centralidades tradicionales de las nuevas centralidades. Las primeras,

² Desde la Geografía Social y Cultural, siguiendo a Alicia Lindón (2005), entendemos las formas de habitar como aquellos sistemas de relaciones que establece el habitante con el espacio habitado, incluyendo conductas o prácticas, representaciones y significados relativos al espacio habitado. Por lo tanto el habitar es un concepto complejo que incluye prácticas, utopías y mitos orientadores así como la territorialidad, es decir esa forma de vinculación del ser humano con su espacio de vida.

más próximas a la definición de centralidad esbozada en el párrafo anterior, coinciden con la estructura configurada a principios del siglo XX, y consolidada ya a mediados del mismo siglo, en la que la ciudad central y los corredores ferroviarios cumplen un rol estructurador, definen el soporte de las principales centralidades urbanas y son canalizadores de los mayores volúmenes de los flujos de personas. En la etapa de industrialización sustitutiva (1930-1975), este tipo de centralidad “se ramifica sobre la red ferroviaria y nodos alrededor de las estaciones y se prolonga en los intersticios cuando calles y colectivos crean nuevas ramas y nodos barriales” (Abba, 2005:3). En términos topológicos, si bien la expresión cartográfica utilizada por Abba remite a una representación de puntos, el proceso de prolongación de las centralidades implica una mirada relacionada con la red que une nodos y que afecta asimismo a un área.

Hacia la década de 1990 la estructura de centralidades tradicionales creció junto con la expansión de la mancha urbana y las zonas que experimentan procesos de densificación. Simultáneamente, esta misma década marcó la profundización de una tendencia que apenas se comenzaba a identificar asociada a la aparición de nuevas centralidades. Estas se relacionan con los cambios en los niveles de ingresos y en la distribución entre niveles socioeconómicos que acrecentaron las diferencias, provocando una fuerte segmentación de la población; así los consumos y la consecuente segregación de la oferta consolida y profundiza las tendencias a la fragmentación socio-espacial (Abba, 2005). Se trata de una de las lógicas incluidas en la denominada por distintos especialistas como “suburbanización de las elites” produciendo fuertes cambios en el tipo de «tensión centro-periferia» que había caracterizado hasta entonces a la ciudad (Torres, 1998).

Así, los shoppings emergen como nuevo formato de oferta: mientras que en la ciudad de Buenos Aires se localizaron aprovechando su integración a las centralidades ya constituidas, en el Sector Norte se produce “la implantación del nuevo modelo de centralidad basado en el nuevo formato de oferta y con una localización establecida en los ejes de movilidad de grandes flujos de transporte automotor privado” (Abba, 2005:6).

Estos dos tipos de centralidades, tradicionales y nuevas, aunque parecen remitir a una temporalidad específica dialogan entre sí y se producen al interior de la metrópolis una serie de combinaciones entre ambas formas de centralidades.

Tal como señala Vidal-Koppmann (2008) las nuevas centralidades que se emplazan en espacios de la periferia, asociados a una urbanización insular de baja densidad derivada del modelo de uso intensivo del automóvil particular, comienzan a competir con las centralidades tradicionales de los municipios periféricos, que en muchos casos evidencian signos de degradación urbana y de obsolescencia, tales son los casos de Pilar, Tigre, Canning y Moreno donde la autora verifica esta transformación.

Estas nuevas centralidades se encuentran íntimamente vinculadas a la renovación, expansión y mejora de la red viaria arterial, y la consolidación así de las autopistas como protagonistas en estos procesos de transformación socioterritorial (Blanco y San Cristóbal, 2012).

Sin embargo, éstas dinámicas fundamentalmente aplican al eje Norte y, en menor medida a los otros, con lo cual resta analizar con mayor detalle ciertos ejes de expansión que han respondido a otras lógicas. Es lo que Vecslir *et. al.* refieren como

otro tipo de procesos de reestructuración de la centralidad que han sido menos atendidos por los estudios urbanos y prácticamente ignorados desde las políticas públicas. Se trata de las recientes tendencias de densificación y renovación de algunos subcentros metropolitanos, estructurados a lo largo de antiguas arterias y ejes ferroviarios (Vecslir et al., 2017: 269).

Siguiendo a Vecslir et al. (2017) estas centralidades o subcentralidades, de acuerdo a su jerarquía, se caracterizan por la ausencia de autopista y enclaves corporativos, así como por la escasa presencia de shopping centers y el predominio de la movilidad por transporte público. Aún con las diferencias señaladas, estos casos de ejes menos estudiados mantienen características propias de las centralidades como “aglomerar la actividad económica vinculada al comercio tradicional, la administración pública, los equipamientos de ocio y cultura, sedes bancarias, despachos y estudios profesionales” (Gutiérrez, 2012: 5). Las formas en las que las mutaciones socioterritoriales propias de la década de 1990 impactaron en estos espacios han sido desiguales.

Como señala Pérez (2005), durante esta década la reforma del Estado, la desregulación de la economía, las privatizaciones de los servicios urbanos de infraestructura, además de disminuir considerablemente la presencia estatal, fortalecieron el protagonismo privado en la economía y la producción de una ciudad más extensa, desigual y segregada. Este tipo de crecimiento fomentó una ciudad dispersa, y tal como ocurrió en otras urbes de Latinoamérica, implicó especulación y despilfarro del suelo; asimismo, como señala Borja (2003) ha predominado la informalidad y también el crecimiento por partes o productos homogéneos (barrios cerrados, parques empresariales, etc.), es decir la fragmentación y la segregación social y funcional. En el marco de este crecimiento extensivo y horizontal, la informalidad o su carácter de “producto aislado” conducen o bien a un déficit grave de infraestructuras básicas (agua, saneamiento, energía, transporte, equipamientos sociales, etc.) o a que éstas tengan un alto costo, fragmentando el territorio, aumentando la insostenibilidad y la descohesión social (Borja, 2003: 85).

Llegamos así a la segunda noción clave sobre la que se estructura el análisis que sigue: la noción de “informalidad”. Inicialmente, en las ciencias sociales el concepto surge en el contexto del proceso de industrialización por sustitución de importaciones iniciado desde mediados del siglo XX. El mismo daba cuenta de la situación de un sector de la economía que no lograba integrarse a los espacios generados por los procesos de urbanización y modernización que estaban teniendo lugar en ese entonces. Posteriormente, el concepto comenzó a ser traspulado a teorizaciones sobre cuestiones relacionadas con el mercado de tierra y vivienda. Según Herzer *et. al.* (2008), ambas dimensiones de la informalidad (tanto la que refiere al mercado de trabajo como la vinculada con el mercado de suelo y vivienda) configuran procesos independientes pero muchas veces

relacionados. En ambos casos, se trata de “una relación de exterioridad y/o de conflicto con las normas e instituciones del Estado y/o del mercado formal” (Herzer et al., 2008: 176). En este sentido, la informalidad urbana viene a ser un producto de la intersección entre dos fenómenos: el crecimiento del mercado de trabajo urbano y el crecimiento de las ciudades y su densificación.

Vale la pena aquí hacer una aclaración. Si bien la informalidad urbana no es exclusiva de los sectores populares ya que existen situaciones en las que, por ejemplo, barrios privados o *countries* no se encuadran en el marco legal establecido para ese tipo de emprendimientos (Varela y Cravino, 2009), nos abocamos en este artículo a modalidades de hábitat popular que surgen como expresión de la imposibilidad económica de determinados sectores de generar recursos suficientes como para acceder a una vivienda a través del mercado inmobiliario formal, constituyéndose como la expresión más crítica del proceso de informalidad urbana (Herzer et al., 2008).

En este sentido, la informalidad en el acceso al hábitat de los sectores populares emerge en los procesos de expansión urbana como expresión de la profundización de las desigualdades socioterritoriales.

Al respecto, Clichevsky (2000) distingue dos tipos de informalidad, uno definido desde el punto de vista dominial, vinculado al modo de acceso al hábitat, en el que incluye la ocupación de tierra pública o privada, de inmuebles, de espacios públicos o de propiedades de origen social, es decir, ocupaciones directas que realiza la población a través del mercado informal del suelo y la vivienda. El segundo tipo de informalidad es planteado desde el punto de vista de la urbanización. Se trata de tierras sin condiciones urbano-ambientales para ser usadas como residenciales: inundables, contaminadas, cercanas a basurales clandestinos, sin infraestructura, con dificultosa accesibilidad al transporte público, centros de empleo, educación primaria y servicios primarios de salud, con viviendas construidas por fuera de la normativa existente y con densidades extremas (ya sea con situaciones de hacinamiento de personas y hogares o despobladas, lo cual implica altos costos de infraestructura y menor accesibilidad).

Definidas estas dos nociones centrales, es posible sintetizar que dentro de este marco teórico expuesto, nos interesa la relación entre los procesos de expansión urbana más recientes y la generación de distintas formas de centralidades, subcentralidades y “no centralidades” a escala municipal (ver Figura 1). Más específicamente, nos preguntamos sobre el modo en el que habitar una “no centralidad” condiciona concretamente la vida cotidiana de determinados conjuntos sociales.

Esto implica reconocer y definir estas “no centralidades”, en principio, como áreas de uso residencial, alejadas de centralidades y subcentralidades, al tiempo que nos preguntamos por el peso de la informalidad en esta caracterización.

Algunas precisiones metodológicas sobre el abordaje de áreas “no centrales”

El proceso de aproximación inicial al área de estudio requirió de diferentes estrategias, que no siempre se sucedieron de manera lineal y ordenada. A los fines

analíticos es posible identificar dos momentos: 1) una primera aproximación a través del análisis bibliográfico y cartográfico a escala metropolitana y del conjunto de La Matanza y, 2) un segundo acercamiento, asociado a una escala de análisis barrial vinculada al área de estudio particular, a través de recorridos urbanos, observaciones no participantes y entrevistas en profundidad a informantes claves³.

Se relevaron, en el primer momento fuentes varias: bibliográficas, plataformas digitales con cartografía fija o dinámica, cartografía en soporte papel, notas periodísticas, sitios web de organismos provinciales y del sitio web municipal, entre los centrales.

A partir de la revisión bibliográfica y de distintos soportes cartográficos, se diseñó y generó cartografía temática gracias a la cual pudimos superponer e identificar espacialmente tres dimensiones de interés que nos permitieron delimitar el área de estudio.

La primera fue la identificación de áreas de expansión urbana alejadas de las principales centralidades del municipio. Para la definición de estas centralidades se buscó combinar la diferenciación tipológica de centralidad tradicional / nueva (Abba, 2005) con jerarquías en términos de centros y subcentros, como propusieron Vecslir et al. (2017) al distinguir “subcentros metropolitanos” para su eje de estudio. Esta última distinción resulta pertinente para dar cuenta de las dinámicas al interior de un distrito tan extenso como La Matanza.

En segundo término, dado que este trabajo se inserta en un proyecto mayor abocado al estudio migratorio del interior del distrito, se sumó el análisis demográfico que señala sectores de mayores concentraciones de población nacida en países distintos a la Argentina.

Finalmente, el plano de la Red Territorial – Institucional de La Matanza elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social de la Municipalidad de La Matanza⁴, nos permitió reconocer ciertas áreas con baja presencia institucional. A partir de estas características basamos el recorte de nuestra área de estudio (ver Figura 1).

Una vez realizado este recorte, iniciamos los recorridos urbanos. El carácter de los primeros recorridos fue netamente exploratorio, con pocas ideas y pautas pre-establecidas, desde una disposición que podemos asociar a lo que Pétonnet (2008) llama “observación flotante” y describe como un

permanecer vago y disponible en toda circunstancia, en no orientar la atención sobre un objeto preciso, sino dejarla “fluctuar” de modo que las informaciones penetren sin filtro, sin a priori, hasta el momento en que puntos de referencia, de convergencias, aparezcan y lleguemos, entonces, a descubrir las reglas

³ Vale aclarar que en el presente artículo nos referimos solo a estas dos primeras etapas de aproximación a campo, que responden a un primer momento de un proyecto en desarrollo, razón por la cual las reflexiones y análisis aquí volcados son de carácter preliminar e incipiente.

⁴ Esta Red es de acceso abierto y se encuentra disponible en bajo el soporte cartográfico de la Aplicación “My Maps” de Google Maps a través del siguiente link: <https://www.google.com/maps/d/u/1/viewer?mid=1Wbmdc6iANvb3c0g5E7p9iScTpsk&ll=-34.73648734660902%2C-58.63639203266075&z=15>

subyacentes (Pétonnet, 2008: 102)

Estas primeras recorridas nos permitieron confirmar uno de los presupuestos de los que partimos en las etapas previas al campo: que el área elegida tiene escasas instituciones, y las pocas que hay intervienen en la urgencia. Se trata de algunas pocas instituciones educativas de nivel inicial y primario, y de una importante cantidad de comedores y copas de leche/merenderos con funciones bien específicas y no muy visibles para la mirada desprevenida. Respecto a estas características, también nos propusimos ir completando nuestro propio plano, a modo de “diario de campo espacial”, en el cual señalamos nuestros recorridos y mapeamos las instituciones identificadas, sumando también otros registros relevantes.

Esta fase nos permitió reconocer algunos aspectos estructurales que condicionan intensamente las formas de habitar el área de estudio. El ejemplo más cabal es el vinculado a los basurales, resultado de sistemas de recolección informales, ofrecidos por personas con carros y caballos, que ante la irregularidad y la ausencia de un sistema de recolección diario y formal, ofrece el servicio de retirar las bolsas de basura que luego son descartadas en veredas y terrenos desocupados.

Los recorridos también nos permitieron llegar a operativos territoriales, mesas de articulación, delegaciones municipales de desarrollo social y otras piezas clave para el abordaje territorial, primer nivel de atención social y en salud del gobierno local. Comenzamos a frecuentar estas instancias, logrando generar progresivamente vínculos de confianza con diferentes informantes claves, lo que nos habilitó a través de entrevistas en profundidad a conocer más sobre los modos de vida en nuestra área de interés, llegar y conocer otros circuitos y modos de recorrer el territorio más próximos al de los sujetos que lo habitan y recorren.

La “observación flotante” (Pétonnet, 2008) fue convirtiéndose progresivamente a una mirada más próxima a la etnográfica: “de cerca y desde adentro” (Magnani, 2002). Esta mirada nos permitió empezar a analizar experiencias urbanas, tanto vinculadas al espacio local como al metropolitano (Palma Arce y Soldano, 2010). En este caso estas experiencias están referidas a los modos de habitar la “no centralidad”, es decir, la manera en la que los procesos macrosociales vinculados a la expansión urbana reciente son vividos y simbolizados por grupos sociales específicos y se traducen en modos particulares de vivir, residir y circular.

Interrogando a un coloso y sus centralidades: la especificidad del área de estudio

La Matanza dentro de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Buenos Aires y su región metropolitana constituyen el principal centro urbano de la Argentina, por su importancia política, económica, social y cultural en el sistema urbano nacional y en el sistema global de ciudades. La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es un continuo urbano, de extenso y desordenado amanzanamiento que no coincide espacialmente con los límites político-administrativos impuestos por la legislación, ya que, como los grandes

centros urbanos mundiales, el tejido urbano excede la Ciudad Central y se extiende sobre varias unidades jurisdiccionales vecinas (Pérez, 2005; Sassone y Matossian, 2014). La RMBA, con casi 15 millones de habitantes, comprende, como ya se señaló, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Capital Federal de la Argentina con casi 3 millones de habitantes) como Área Central y 43 municipios contiguos, pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires donde residen los 12 millones restantes.

A lo largo del proceso de expansión urbana se configuró un esquema metropolitano radial y policéntrico con distintas velocidades e intensidades a lo largo de los diferentes ejes de crecimiento. Entre ellos, en sus orígenes, el eje oeste, fue uno de los más tardíos: hacia 1930 apenas el 12% de los habitantes ubicados en los alrededores de la Capital Federal vivía sobre éste que seguía siendo un eje horticultor de provisión de la metrópolis (Gorelik, 2015). La primera corona mostró las mayores tasas de crecimiento demográfico durante buena parte del siglo XX y alcanzó estabilidad en 1991 mientras que la segunda se trata del sector más dinámico de la región que mantuvo crecimientos acelerados desde mediados del siglo XX hasta el último de los registros censales (Di Virgilio, Guevara y Arqueros Mejica, 2015).

Las áreas más periféricas de La Matanza fueron transformadas por procesos propios de las décadas subsiguientes, en los cuales emergieron en toda la RMBA nuevas centralidades y se produjo una urbanización difusa que marcó mayores desigualdades y fragmentación espacial. En los asentamientos populares estas transformaciones implicaron peores condiciones de accesibilidad para sus habitantes como resultado del rediseño de la red de transporte metropolitano.

Cabe en este punto hacer foco en la magnitud y extensión del municipio sobre el cual nos concentramos. En su interior condensa lógicas de expansión urbana que responden, a medida que la mirada se aleja desde su límite con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hacia el periurbano, a los tres momentos de la evolución territorial del conurbano bonaerense propuestas por Di Virgilio, Guevara y Arqueros Mejica (2015). Mostró niveles de expansión urbana más acelerados durante el segundo momento (1940-1970), motorizado por el desarrollo de industrias con el consecuente desplazamiento residencial de sectores de menores ingresos y asalariados obreros a lo largo de la extensión de la red ferroviaria y el acceso a la tierra urbana y a la vivienda. Aun así, en las últimas décadas el crecimiento continuó bajo otras lógicas propias del tercer momento de crisis y transformación urbana que describen los mencionados autores como desaceleración del proceso de suburbanización entre 1970 y 1990 y el proceso de metropolización avanzado y urbanización del tercer cordón entre 1990 y 2010. Incluso, en la última década se produjeron nuevas formas de urbanización en las áreas más alejadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del municipio de La Matanza, especialmente en las localidades de González Catán y Virrey del Pino.

Dentro de la RMBA, La Matanza tiene una superficie de 323 kilómetros cuadrados e incrementó su población en los dos últimos períodos intercensales de manera significativa, especialmente entre 2001 y 2010 (Cuadro 1), años entre los cuales aumentó en medio millón de habitantes y su densidad de población pasó de 3.875

habitantes por kilómetro cuadrado a casi 5.500 (Matossian, 2017).

Cuadro 1. Población en valores absolutos y densidad de población, La Matanza 1991-2010

Municipio de La Matanza	1991	2001	2010
Población Total	1.121.298	1.251.595	1.775.816
Densidad de Población (Hab./km ²)	3.472	3.875	5.498

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de los censos de población 1991, 2001 y 2010.

Este municipio cuenta con una fuerte polarización entre las clases más acomodadas y los amplios sectores populares. En un análisis sobre la población en hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) a nivel de radios censales para 2010 (Matossian, 2017), se identificó un notable contraste de una mejor condición socio-habitacional en el sector norte y noreste, de los sectores más próximos al límite con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, constituido por la Avenida General Paz. Se trata de las localidades de Ramos Mejía principalmente y parcialmente en Lomas del Mirador, Villa Luzuriaga y San Justo. También se destaca Ciudad Evita (localidad ubicada al norte del eje de la Autopista Ricchieri) con condiciones socio-habitacionales muy favorables. Distintas situaciones intermedias se registran hacia el sector central del municipio, más específicamente encadenando las distintas centralidades tradicionales asociadas a las estaciones del ferrocarril de las localidades matanceras de Gregorio de Laferrere, Isidro Casanova, Rafael Castillo y González Catán. Los sectores con mayores porcentajes de hogares con NBI se distribuyen principalmente en la mitad sudoeste del municipio, alejados de las áreas comerciales en muchos casos, también a lo largo del límite Sudeste del municipio, sobre la cuenca del Matanza Riachuelo, lo cual señala también condiciones de vulnerabilidad socio-ambiental.

Respecto a sus niveles de urbanización, a pesar de ser un municipio contiguo en su porción noreste con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, forma parte del conjunto de municipios “parcialmente aglomerados en los que la población urbana supera -y en general muy ampliamente- a la rural” (Kralich, 2016:47). En el documento “¿Qué es el Gran Buenos Aires?”, el Indec (2003) divide el municipio en La Matanza 1 y 2 para subdividir en 4 áreas “Conurbanos” a fines del relevamiento de la Encuesta Permanente de Hogares. De igual modo, en distintos trabajos académicos se utiliza este mismo criterio para subdividir La Matanza según las coronas metropolitanas (Di Virgilio, Guevara y Arqueros Mejica, 2015). Por esta característica, y por su gran extensión longitudinal en sentido noreste – sudoeste, se constituye como el único caso en toda la RMBA en el que una misma jurisdicción es subdividida para el análisis metropolitano. Cabe indicar que el criterio de delimitación de las coronas, también denominadas cordones, en tanto anillos concéntricos que rodean el Área Central de una metrópolis (para nuestro caso la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), no es unívoco. Por ejemplo, la subdivisión que realiza la Municipalidad de La Matanza identifica tres cordones en contraposición a

la propuesta del INDEC, retomada por los distintos trabajos ya señalados.

Centralidades matanceras

A diferencia de lo ocurrido dentro de los límites de la actual Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a lo largo del eje norte, muchos de los municipios del eje oeste de la RMBA contaron con escasas y dispersas inversiones privadas, en especial en los espacios de ocio de las clases pudientes, lo cual favoreció el incremento de la fragmentación social (Gorelik, 2015).

Como se señaló anteriormente, la estructuración de las centralidades en La Matanza no tuvo a las autopistas como principales protagonistas. El eje oeste, constituido por las trazas del Ferrocarril Sarmiento y de la Autopista Acceso Oeste, sólo se relaciona con el municipio en una muy acotada porción en el extremo noreste, próximo a la localidad de Ramos Mejía. De otro modo, el extremo sudeste se vincula a la Autopista Riccheri que atraviesa las localidades de Villa Madero, Villa Celina, Tapiales, Aldo Bonzi y Ciudad Evita.

El eje vial principal que atraviesa y estructura el municipio es la Ruta Nacional 3, Avenida Juan Manuel de Rosas. En 2016 ha sido inaugurado el Metrobus La Matanza, con una extensión de 16 kilómetros, desde el centro de trasbordo González Catán, ubicado en la intersección de la ruta nacional 3 y la ruta provincial 21, donde se encuentra también la estación Independencia de la línea de ferrocarril Belgrano Sur, hasta la estación Doctor Ignacio Arieta en la localidad de San Justo cabecera del municipio.

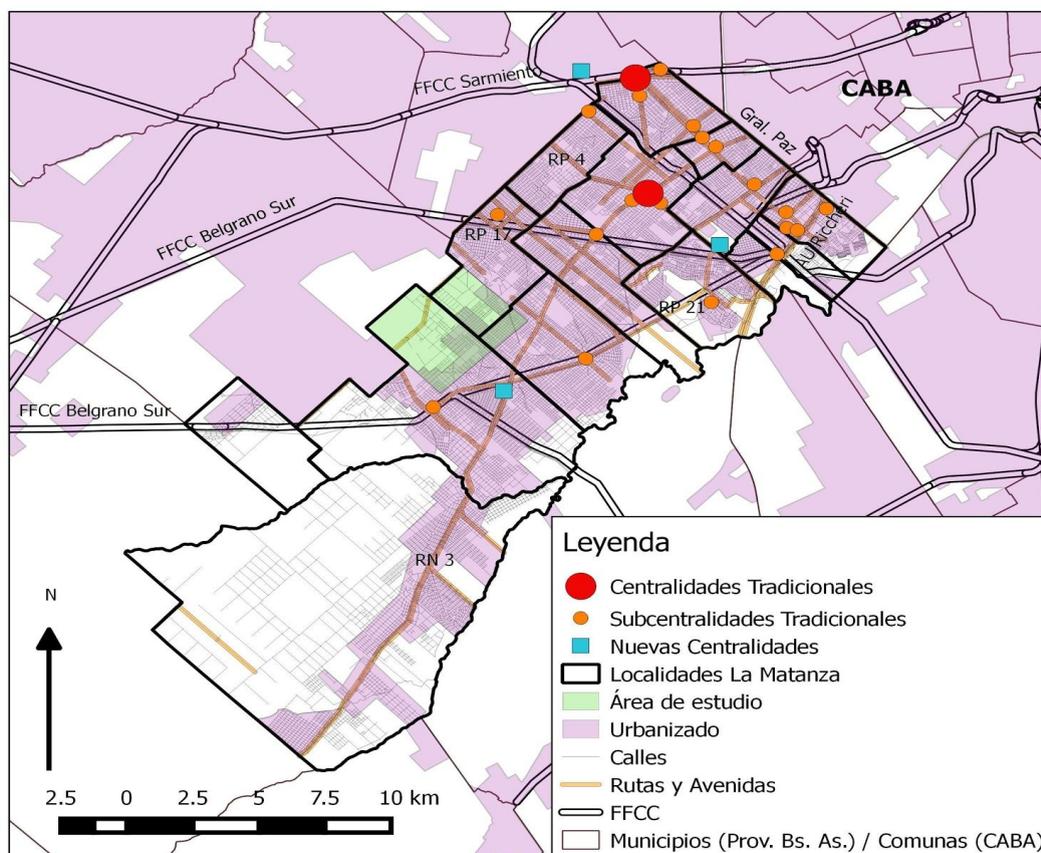
La Ruta Provincial 17 o avenida Carlos Casares es la segunda ruta de circunvalación del municipio junto a la Ruta Provincial 4 (Camino de Cintura) y la tercera es la Ruta Provincial 21. Son ejes transversales estratégicos que se combinan con la conectividad radial propia de la RMBA (Matossian, Sassone y Escobar Basavilbaso, 2018).

Como se señala en la Figura 1, se pueden identificar distintos tipos de centralidades dentro de La Matanza. Entre los representados, varios fueron ya propuestos en el trabajo de Abba (2005), donde además de distinguir entre aquellas centralidades tradicionales y las nuevas centralidades, también se definen jerarquías para ambos tipos. Para el caso de los centros tradicionales, de los cinco tipos propuestos en su trabajo, en este municipio solo se encuentran los dos de menor jerarquía, denominados “urbanos” y “barriales”. Los dos centros tradicionales “urbanos”, que para nuestra escala de estudio denominamos simplemente centralidades, son Ramos Mejía, en el extremo noreste, y San Justo, cabecera del municipio, los cuales fueron, a su vez, los primeros pueblos de La Matanza reconocidos hacia 1895 (Vapñarsky, 2000). En el caso de San Justo además de constituirse como centro tradicional de jerarquía urbana contiene también desde el 2009 el San Justo Shopping (que incluye salas de cine). Este es el único caso de todo el municipio donde una centralidad tradicional coincide con una expresión de las nuevas centralidades. Luego se encuentran un total de 19 “centralidades tradicionales barriales” (Abba, 2005) que redefiniremos como subcentralidades urbanas, la gran mayoría definida por las estaciones de

ferrocarril de los ramales de la línea Belgrano Sur⁵.

Asimismo, se han sumado más recientemente dos nuevas centralidades, la primera de ellas, ya identificada por Abba en 2004, se configuró por el Parque Comercial Buenos Aires 2 que cuenta con un hipermercado de la cadena Walmart, *oulets* de ropa deportiva, patio de comidas y un local comercial Easy. Luego, en el nodo conocido como “kilómetro 29”, en la intersección entre las rutas 3 y 21, se instaló el Catán Shopping inaugurado hacia fines de 2011, que también incorporó salas de cines en 2012 y constituye la segunda y más reciente nueva centralidad. Más adelante en este artículo se avanzará sobre este espacio particular.

Figura 1. Principales Centralidades en el municipio de La Matanza



⁵ La línea Belgrano Sur está compuesta por tres ramales. Al 2019, dos de ellos parten de la estación Saénz (barrio de Pompeya, CABA) y llegan, hasta la estación González Catán y hasta la estación Marinos del Crucero Gral. Belgrano, respectivamente. El tercer parte de la estación Puente Alsina y llega hasta Aldo Bonzi. El ramal que hoy llega hasta González Catán, fue parte de la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, que a partir de 1908 alcanzó a unir Buenos Aires con Rosario, La Plata, Vedia, General Villegas y Victorino de la Plaza. Esta extensión máxima comenzó a ser clausurada a partir de 1977, disminuyendo progresivamente su cobertura (Benedetti et al., sf).

Fuente: elaboración propia, las centralidades se apoyan sobre la base del trabajo de Abba (2005) actualizado

El acercamiento al área específica: un cambio de mirada

Ahora bien, para ahondar en profundidad sobre el modo en el que una “no centralidad” condiciona concretamente la vida cotidiana de quienes la habitan, fue necesario iniciar el recorte espacial, ya referido en apartados anteriores, que nos permitió llegar a una escala barrial.

El área de estudio seleccionada comprende la porción norte de González Catán, sur de Rafael Castillo y parte del norte de Gregorio de Laferrere (Figura 1). La misma, además de encontrarse alejada tanto de las nuevas centralidades como de las centralidades tradicionales, se caracteriza por tener particularidades respecto a su proceso de urbanización y consolidación. Se trata de una de las pocas áreas de la mancha urbana en las que aún se observan espacios intersticiales entre los ejes de expansión urbana tentacular, zonas alejadas de la trama de centralidades con una baja presencia institucional, “zonas marrones” en términos de O’Donnell (1993, 11).

La Figura 1, además de la ubicación del área de estudio, representa la cobertura identificada por el Observatorio del Conurbano (Universidad Nacional de General Sarmiento) como “área urbanizada” que coincide con los sectores de la trama urbana compacta. Considerando la condición transicional, o de interfase, del área de estudio, es posible identificar que la misma combina espacios periurbanos resultantes de procesos recientes de expansión de la mancha urbana, con otros de ocupación más antigua que presentan un tipo de urbanización más compacta y con menores niveles de informalidad respecto de la anterior.

Los procesos de urbanización, se alcanzan a visualizar con mayor grado de detalle en la imagen satelital obtenida desde la plataforma de Google Earth correspondiente al año 2018 (ver Figura 2). En la misma, es posible reconocer una marcada tendencia, representada a través de las flechas y la línea de puntos rosadas, que señalan el frente de expansión urbana que va incrementando la superficie del área ocupada desde los principales ejes viales (especialmente las rutas 3 y 21 y, de modo secundario, la ruta 1001) hacia las áreas (aún) sin urbanizar.

Figura 2. Área de estudio 2018



Fuente: elaboración propia sobre la base de Google Earth

Este proceso de expansión urbana reciente se produjo sobre terrenos bajos e inundables. En su mayoría, se trata de barrios cuyos orígenes se remontan a tomas de tierras y viviendas de la última década y que se caracterizan por no cubrir las condiciones urbano-ambientales básicas necesarias para constituirse como residenciales. En otras palabras, condensan ambos tipos de informalidad referidos por Clichevsky (2000): tanto la dominial y como la vinculada a la urbanización.

Experiencias urbanas en “no centralidades”

Habiendo delimitado y analizado cartográficamente nuestra área de estudio, comenzamos el trabajo de campo, entendiendo este como un segundo tipo de aproximación al área. Recurrimos a la noción de experiencias urbanas (Palma Arce y Soldano, 2010), con el objeto de dar cuenta del modo en el que los procesos macrosociales vinculados a la expansión reciente de la ciudad impactan concretamente en la vida cotidiana de determinados grupos. Según las autoras: “las rutinas de desplazamientos cotidianas, directamente relacionadas con la provisión de servicios, delimitan zonas por las que circulan los sujetos”. En este sentido, en el trabajo de campo se intentan reconstruir dichas rutinas para comprender las particularidades en torno al habitar una “no centralidad”, entendiendo que las experiencias urbanas “son distintas según el tipo de hábitat urbano en el que se reside y (...) desiguales, en cuanto a las posibilidades de aprovechar los recursos que brinda cada espacio y a las elecciones en las operaciones de desplazamiento”

(Palma Arce y Soldano, 2010: 105).

En este apartado, nos proponemos analizar experiencias urbanas que pueden ser interpretados como expresión de diversos tipos de informalidad y de una determinada relación con la trama de centralidades y subcentralidades urbanas.

Para comenzar, abordaremos lo que entendemos como parte de las principales dificultades materiales que caracterizan el área, las relacionadas con las condiciones dadas para la movilidad. Este es un aspecto común a muchas otras áreas del municipio. En La Matanza varias zonas, algunas densamente pobladas, adolecen de la cantidad y calidad de servicios de transporte público requerido. Esta situación estudiada y comprobada en diversos trabajos, entre los que se destacan Kralich (2013) y Gutiérrez y Kralich (2016), corroboran que, comparado con otros municipios del Gran Buenos Aires, el distrito se ubica en la categoría de los que cuentan con menor accesibilidad. En este contexto, se evidencia un destacado número de servicios informales, “abonados por la persistencia de necesidades de movilidad insatisfechas (demanda), así como por la persistencia del desempleo o subempleo (oferta), frente a los cuales representan una opción de generación de ingresos” (Kralich, 2013: 13).

Estos déficits en términos de oferta de servicios de transporte público de pasajeros, obligan a la población a desarrollar diversas estrategias para concretar sus traslados en las que emerge una fuerte gravitación de informalidad, tal es el caso de remises compartidos, combis, e incluso colectivos “truchos” (Kralich, 2013:16). Como bien se señala en dicho informe, estas dificultades impactan no solo sobre las economías de los hogares, sino también sobre el medio ambiente y la calidad de vida general.

A su vez, a los déficits mencionados se le suman otros problemas de acceso tales como calles de tierra que se tornan intransitables en días de mucha lluvia, e incluso durante los días subsiguientes. Así, como comprobamos en nuestros primeros acercamientos a campo, la escasez de medios de transporte oficiales y su exigua frecuencia, sumados a la imposibilidad de los medios de transporte alternativos de ingresar a las zonas de los barrios en las que las calles no se encuentran asfaltadas, definen grados importantes de inaccesibilidad y aislamiento.

Considerando estas cuestiones, fue necesario dedicarle un primer momento a nuestro proceso de apropiación de saberes prácticos o, en términos de Berger y Luckmann (2011) de aquellos conocimientos de la vida cotidiana necesarios para orientar nuestros propios movimientos y conductas dentro del territorio.

Tardamos algunas salidas a campo para aprender a llegar desde el KM. 29 a diferentes barrios de nuestra área de estudio: a usar “el trucho”⁶ y entender el

⁶ Las localidades de González Catán y Rafael Castillo se encuentran mencionadas dentro de un informe elaborado por investigadores de Conicet y UBA como dos las cinco con los mayores déficits –dentro del municipio– en términos de oferta de servicios de transporte público de pasajeros, “obligando a la población a desarrollar diversas estrategias para concretar sus traslados (caminatas, trasbordos y utilización de medios de transporte alternativos. En las mismas se observa una fuerte gravitación de informalidad, tal el caso de remises compartidos (0,50), combis, e incluso colectivos “truchos”. “Todo lo cual tiene fuerte impacto no solo sobre las economías hogareñas, sino sobre el medio ambiente y la calidad de vida general” (Kralich, 2013, 14).

funcionamiento de las líneas oficiales de transporte. Gracias al intercambio con diferentes personas en los barrios visitados o en las propias estaciones y paradas de los diferentes transportes, comprendimos que Google Maps no llega a contemplar las estrategias y recursos informales, ni tampoco alcanza ciertas lógicas formales de funcionamiento, tales como la existencia de ciertos ramales o las denominaciones que definen las empresas de transporte, tornándose necesario entonces recurrir a los saberes populares que orientan la vida cotidiana de quienes habitan aquellos barrios.

Las dificultades de accesibilidad al transporte público y a otros servicios o equipamientos urbanos, que Clichevsky (2000) identifica como uno de los principales rasgos de la informalidad urbana, dan cuenta de los obstáculos con los que se encuentran las personas que habitan estos territorios para satisfacer ciertas necesidades y ejercer determinados derechos.

En lo que refiere al campo de la salud, por ejemplo, además de los basurales, la humedad y la contaminación ambiental que caracteriza las zonas periurbanas estudiadas, la informalidad se expresa en dificultades de acceso a los servicios de salud, así como en la imposibilidad de ingreso de las ambulancias a determinadas áreas de los barrios (e incluso a barrios enteros) que no cuentan con calles asfaltadas, cuestiones que son referidas constantemente por las personas que habitan la zona.

Claro y en invierno es complicado. Después la accesibilidad, calles de barro, días de lluvia, baja la cantidad de gente que viene porque no puede salir de la casa. Porque acá hay asfalto hace 4 años, antes tampoco ni podíamos llegar nosotros. Los días de lluvia no podíamos entrar... No era tierra, era barro. Y si había, como hubo este mes de lluvia, así, bueno olvidate porque con el auto no llegabas. Y caminando... La ambulancia no podía entrar, hasta era un riesgo estar acá, que no pueda venir la ambulancia. Y cuando llueve te das cuenta que muchos sacaron el turno y no vienen porque están con el barro... Así que eso, la falta de agua potable, también, todo más para González Catán. (Entrevistado 1: profesional de un centro de salud del primer nivel de atención)

Acá cuando se llueve, se inunda todo. Acá no pasa la ambulancia. El otro día falleció un hombre, y quedó la ambulancia creo que acá a dos cuadras y lo tuvieron que sacar en camilla, porque no entran. Igual que los remises. Tienen que ser un conocido, para que te traiga, sino te deja en un asfalto y vos tenés que caminar (...) El ante año pasado falleció un bebé de un año. Encima yo a ese bebé le hice respiración boca a boca, me quedé re mal. Y justo el hombre acá tiene camioneta y le golpeamos a él y llevó a la mamá y al bebé. Pero ya estaba muerto. (Entrevistada 2 - Vecina de un barrio del área de estudio)

En los fragmentos citados se evidencia que las emergencias en salud son percibidas como situaciones críticas. En los diferentes relatos de las personas entrevistadas parecería existir cierto consenso sobre esta cuestión como uno de los problemas de mayor gravedad de los barrios. A su vez, a estas referencias sobre dificultades

de acceso, se suma la percepción de no resolutiveidad⁷ respecto a los servicios de salud del primer nivel de atención que existen en la zona.

Me pasó que mi hija sufría mucho de lo que es los bronquios, el cambio de clima, la humedad, es alérgica... yo me iba a Catán (refiriéndose al Hospital municipal Equiza), de ahí me iba al 32 (refiriéndose al hospital Simplemente Evita, ubicado en el km 32 de la ruta 3, localidad de González Catán) porque en Catán no había guardia o no tenía pediatra, en el 32 pasaba exactamente lo mismo, y de ahí me iba al Pontevedra (localidad de Merlo)... decí que en ese tiempo mi suegro todavía tenía auto, pero ¿qué hace la persona que no cuenta con eso?... A las 10 o 12 de la noche que te agarre eso, un pico de asma, qué hacés?... porque me llaman por teléfono las mamás "tenes una cámara" o "un salbutamol?" y yo si tengo, les doy porque usaba pero ahora, gracias a Dios, hace un año que no le agarra... porque traté con una pediatra, viste en Calderón, en la farmacia hay una pediatra, que yo recomendé a todas las mamás que me pedían auxilio, que te cobra una buena plata, porque es privada ella... Pero, como yo le digo a las mamás, te podés ir caminando, que te cobre \$600, pero salís... mi hija salió sana de ahí, no sé cómo hizo la señora pero le dió en el punto... mi otra hija, la del medio, se me ahogaba, yo me iba al hospital de niños de Capital y me decían que yo era una exagerada, "no mami, no tiene nada, tiene un broncoespasmo común, como cualquier criatura, tenés que hacer un paf..." Y me desesperaba, me iba, la internaban y a la semana la nena estaba de nuevo con la tos esa, "convulsa" que le digo yo (...) ...hasta que me recomendaron a esta neumonóloga privada. (Entrevistada 3 - Vecina de un barrio del área de estudio)

El fragmento citado ejemplifica diferentes itinerarios que las personas realizan ante urgencias médicas, es decir, ante situaciones en las que se percibe como necesaria una atención inmediata. Se trata de padecimientos con grados de complejidad que no pueden ser abordados desde el primer nivel, o sea desde los centros de salud barriales. Estos itinerarios parecen estar guiados por la búsqueda de (nuevas) respuestas luego de no haber quedado conforme con la recibida en la etapa anterior.

A continuación, citamos las palabras del párroco de Capital, que desde principios de 2018 está "a préstamo", según sus propias palabras, en la diócesis de Laferrere, abocado casi exclusivamente a nuestra área de estudio. Además de expresar la percepción de no resolutiveidad respecto a los servicios de salud, su relato, al igual que la cita anterior, refuerza la caracterización inicial del área de estudio como una "zona marrón" (O' Donnell, 1993), es decir, de baja presencia institucional.

⁷ La resolutiveidad es un indicador construido para evaluar la capacidad de los servicios de salud de responder a una determinada demanda de atención, puede ser aplicada a la respuesta dada dentro del mismo servicio o dentro del sistema de salud, considerando las situaciones en las que, por la complejidad de la consulta, es necesaria la derivación a un tipo de atención más especializado (Turrini et al., 2008). Algunos autores han planteado la necesidad de incorporar a su análisis lo que refiere a la satisfacción de las expectativas de los/las usuarios/as, es decir, su mirada sobre la aptitud que tienen los servicios de resolver su problema (Pasarín et al., 2007; Turrini et al., 2008; Rosa et al., 2011). A esta dimensión de la resolutiveidad es a lo que aquí nos referimos.

Todos los meses vienen los médicos.... Acá enfrente está la salita, la Eva Perón. Por ejemplo, se me inflamó el ojo, yo estaba con un grupo de mamás de catequesis, y cuando dije que iba a ir a la salita a ver si había oftalmólogo, "No, ni vayas", "¿no hay oftalmólogo?" "No, no hay nada, no vayas". (...) Entonces un día dije "voy a probar allá". Tuve que esperar que pase el invierno porque no tengo espacio físico yo, se van a cagar de frío todo el mundo, incluyendo los médicos. Entonces, esta señora Mónica, que tiene el kiosco, me presta el patio. Entonces yo llevo un cardiólogo, un pediatra y una clínica de adultos. El pediatra trabaja en el Ricardo Gutiérrez, la Clínica de adultos trabaja en el Tornú y el otro no trabaja en hospital público, trabaja en clínicas. Pero entonces, éstos dos, se derivan la gente a sí misma. Cuando ven algo grave, les dicen "venime a ver el martes a tal hora al hospital". (...) no sabés eso lo que te facilita. Ahora el lunes operan de la vesícula a un muchacho de acá de la comunidad, que hace años que se sentía mal y no sabía que tenía. (...) Allá en 8 de Enero, los médicos van una vez por mes, de 10 de la mañana hasta las 3 de la tarde, sin parar. El otro día el pediatra atendió 42 pibes. (Entrevistado 4 - Párroco en el área de estudio)

Ante las diferentes dificultades de acceso a la salud en el área de estudio, emerge una multiplicidad de prácticas y estrategias que varían desde la ayuda entre vecinos/as hasta la intervención de otros actores sociales, que llevan adelante acciones para cubrir necesidades que el Estado, en sus diferentes niveles de gobierno, deja sin satisfacer.

Sin embargo, como ya fue mencionado, definir una determinada área desde los diferentes tipos de informalidades que la atraviesan, no significa entender en ella la ausencia absoluta de relación con el Estado, sino reconocer una relación de conflicto con algunas de sus instituciones y normas. El Estado está presente a través de diferentes intervenciones, que operan como mediadoras, por momentos promoviendo procesos de integración urbana y por momentos reproduciendo lógicas de fragmentación (Herzer et al., 2008).

Durante el trabajo de campo, fue posible identificar la presencia del Estado en el área de estudio de diferentes modos. Uno de ellos, orientado a dar respuestas a determinadas necesidades en salud. En este caso, no se trata de necesidades vinculadas a la urgencia, sino a la prevención. Un ejemplo visible, lo constituyen los operativos territoriales "El Estado en tu barrio"⁸ y las Jornadas "Promoviendo

⁸El Estado en tu Barrio se configura como un programa impulsado desde Nación desde una normativa definida en abril de 2016 a partir del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 579 que modifica el Presupuesto de la Administración Nacional. Este programa, tal como lo define la Resolución 44 / 2018 "es una iniciativa impulsada y liderada por el Gobierno Nacional con sus entes y ministerios, coordinado por esta Jefatura de Gabinete de Ministros, con los gobiernos provinciales y municipales". Asimismo, se indica en la misma que "en cada localidad a la que llega "El Estado en tu Barrio" se brinda a los ciudadanos la posibilidad de resolver sus trámites de manera fácil, rápida, transparente y en un mismo lugar y se trabaja para que todos los argentinos puedan acceder a las mismas oportunidades sin importar su lugar de residencia, con un Estado presente que se acerca a cada barrio para brindar ayuda y contención a la gente que se acerca a realizar consultas, trámites u obtener alguna respuesta a sus inquietudes o problemáticas. Así esta política transversal implica una articulación entre Nación - Provincia - Municipio en aquellos barrios en los que se aplica este programa". Respecto a los "trámites" que se propician en el marco de este Programa, a escala nacional se indican en los considerandos de la Resolución 115-E/2017: tramitar Documento

Derechos”⁹. En ambos casos, se trata de operativos eventuales, itinerantes, y sin frecuencia pre-establecida. Durante el periodo de campo, participamos en dos jornadas “Promoviendo Derechos” y 4 operativos de “El Estado en tu barrio”, de los cuales apenas uno se llevó adelante dentro del área de estudio y el resto más próximos a las centralidades aledañas. En el primer caso, hubo presente un stand de la secretaría de salud en el que se le aplicaban vacunas del calendario obligatorio a los/las niños/as y en el segundo caso, además de la vacunación, formó parte del operativo un tráiler de pediatría, en el que se realiza un control médico y se completa la planilla del ANSES, requisito para la gestión de la Asignación Universal por Hijo. El carácter itinerante y de excepción de ambos tipos de operativos parece haber sido definido para contrarrestar las dificultades de acceso y la lejanía de estas áreas “no centrales” a los servicios. Retomando la metáfora utilizada para dar nombre a uno de los operativos, es “el Estado” el que se acerca al “barrio”, es la asistencia en salud la que llega a la “no centralidad”, y no viceversa.

Ahora bien, una cuestión que refuerza la idea de que este tipo de respuestas resuelven solo parcialmente la inaccesibilidad a equipamientos urbanos, y que grafica su relación con la informalidad, tiene que ver con los criterios que operan en relación a la entrega de recursos. El siguiente fragmento de una entrevista realizada a una trabajadora social de la Secretaría de Desarrollo Social da cuenta de esto:

(...) acá tenés una toma, hace muy poco, un par de años, y ahí estamos en la lucha con ellos, pero porque no entienden que en una toma uno no puede avalar, yo no te puedo dar chapas y tirantes si estás en una toma, si el terreno no es tuyo, yo como municipio no puedo estar avalando eso (...). (Entrevistada 5 - Trabajadora Social del Municipio).

Según esta perspectiva, mientras los bolsones de alimentos son distribuidos a quienes los soliciten, sin otras condiciones ni requisitos que ser residente del municipio, la distribución de chapas y otros materiales es más restrictiva y, en caso de efectuarse, es interpretada como una señal de legitimación de la toma por parte del gobierno. Por contraposición, podríamos decir que el criterio de no entrega de materiales de construcción significa el no reconocimiento del barrio.

Nacional de Identidad, acceder a controles de salud y cumplir con el calendario de vacunación obligatorio, inscripción en la Asignación Universal por Hijo, realizar gestiones sobre temas de seguridad social o vinculados con los servicios a jubilados y pensionados de la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) y el Instituto Nacional de Servicios Sociales para Jubilados y Pensionados (PAMI), tramitar la tarjeta SUBE y la Tarifa Social, además de asesorarse sobre las políticas sociales u orientarse en temas de empleo. (Jefatura de Gabinete de Ministros, 2018).

⁹ La organización de jornadas “Promoviendo Derechos” se encuentra dentro de los objetivos de las Mesas Territoriales (MT) que dependen de la Secretaría de Desarrollo Social del municipio de La Matanza. Las MT son, según la definición dada por el mismo municipio, espacios en los que participan “áreas municipales, vecinos, instituciones educativas, sanitarias y sociales de la zona, referentes barriales y organizaciones comunitarias”. Estas buscan contribuir en las líneas de trabajo que propone la Secretaría basadas en integralidad, intersectorialidad y territorialidad. (Municipalidad de La Matanza, 2018)

Ahora bien, al igual que como ocurrió en la década de 1990, es posible que la estructura de centralidades crezca junto con la expansión de la mancha urbana. Así, ante la relativa inaccesibilidad a las centralidades y subcentralidades, tanto a las tradicionales como a las nuevas, y para responder al incremento de la presión que ejercen los conjuntos sociales que habitan las áreas en expansión, además de operativos territoriales puntuales, emergen nuevos tipos de centralidades. Se trata de un agrupamiento de equipamiento y servicios urbanos que podemos pensar más asociadas al valor de uso o a lo que Borja y Castells (1997: 67) llaman “el espacio de los lugares, como forma territorial de organización de la cotidianeidad y la experiencia de la gran mayoría de los seres humanos”. En términos de Beuf (2016), se trata de una nueva versión moderna de las centralidades tradicionales, las cuales emergen espontáneamente para dar respuesta y facilitar el acceso a servicios y recursos urbanos a las poblaciones.

En nuestra área de estudio, el ejemplo más claro de esto es la consolidación de la sala de salud y la creación en el año 2013 de una nueva delegación municipal de desarrollo social en un área en la que ya existían escuelas y comercios. Se trata del sector demarcado en la Figura 2 y que definimos como “micro-centralidad emergente”. La creación de esta nueva delegación municipal da cuenta de modo simultáneo tanto del avance de una política de descentralización municipal como del veloz crecimiento demográfico y urbano que registró este sector en los últimos diez años.

Esta delegación es de Rafael Castillo. (...) Nosotros hace 4 años dividimos Castillo, porque era muy grande, lo dividimos en dos, hicimos Castillo Sur, que está muy unificado a Laferrere, es otra dependencia. Y nosotros tenemos de una calle que, no sé si ya la recorrieron, se llama García Merou, de García Merou hasta Cristianía es toda nuestra. (...) la otra es más chiquita ¿por qué? Porque lo que es delegación dependen de acá, de este delegado. Solo se descentralizó desarrollo social porque en 2010 estaba yo sola con todo. ¿Sabes cómo pataleé? Dije “yo no puedo”. O tapaba con una mano un bache acá y después allá tenía todo un barrio enojado porque en una inundación no llegaba allá...No se podía. (Entrevistada 6 - Trabajadora Social del Municipio).

Antes, la gente de Castillo iba a la delegación de Castillo y la gente de Laferrere iba a la delegación de Laferrere. Lo que pasa es que la de Castillo te queda en el centro de Castillo, no sé si conocen. Digamos, la gente de acá si bien pertenece a Rafael Castillo le queda muy trasmano ir hasta el centro. Y la gente de Laferrere, la delegación está del otro lado de la ruta 3. También, o sea, es más accesible porque de última tomás un solo colectivo, pero igual les queda lejos. Y la delegación, viste que vos te manejas haciendo visitas y esas cosas, ¿y la realidad es que nunca llegaba hasta acá...viste? Entonces hicieron una intermedia. (Entrevistada 5 - Trabajadora Social del Municipio).

Hasta el 2013 los habitantes de esta porción del municipio mantenían hasta entonces distancias, físicas, materiales y simbólicas, difíciles de sortear hasta las delegaciones más cercanas. Las delegaciones municipales preexistentes se

encuentran asociadas a las subcentralidades tradicionales de González Catán, Rafael Castillo (ambas señaladas en la Figura 2) y de Gregorio de Laferrere (fuera del área representada en la Figura 2).

Nos interrogamos sobre el devenir de este tipo de “micro-centralidades emergentes” en áreas de gran dinamismo y continuas transformaciones socioterritoriales y signadas por diversos procesos de informalidad.

Por último, a diferencia de lo que ocurre en el campo de la salud o de desarrollo social, ante la pregunta por la escolaridad de los/as niños/as, en todos los casos, las personas entrevistadas aludieron a establecimientos cercanos, ya sea se trate de escuelas públicas de nivel primario o medio, o de jardines de nivel inicial, sean estos públicos o privados. En la cita que se transcribe a continuación, es interesante identificar que en áreas alejadas y con dificultades de acceso a equipamiento urbano, parecen emerger usos alternativos de las instalaciones disponibles para suplir determinadas carencias.

Este es el barrio Latinoamérica, y no tiene espacios verdes. (...) Entonces los chicos, lamentablemente, y lo vuelvo a repetir, no tienen un espacio verde acá. Entonces ¿qué hacen? Esperan a las 5:05 y vos ya los ves a los chicos adentro del colegio. Porque tenemos la primaria acá y la secundaria en el otro lado... Saben que, ponele, lunes, miércoles y viernes tiene gimnasia los chicos, porque los chicos hasta eso saben. Termina gimnasia y ellos se están metiendo. ¿qué hicieron los directivos? Ya dejaron el portón abierto. Vos lo ves al portón abierto las 24 horas del día. Pero porque los chicos no tienen... Ayer que no hubo clases, pero estaba desde las 2 de la tarde como hasta las 8 todo lleno. Son los pibes de la escuela y del barrio que van a otras escuelas, se juntan ahí y, bueno, se arma el "fulbito" (Entrevistada 7 - Vecina de un barrio del área de estudio).

La configuración de áreas residenciales alejadas de las subcentralidades tradicionales como producto del proceso de urbanización reciente se vincula estrechamente con una de las principales características de la informalidad urbana: las dificultades de acceso a transportes públicos y a otros servicios y equipamientos urbanos. Así, la informalidad y la “no centralidad” no son equivalentes, pero se relacionan potenciándose y reforzándose mutuamente.

Consideraciones finales

Desde el inicio de este artículo nos hemos propuesto analizar las “no centralidades” desde una óptica particular que intenta describirlas y considerarlas, no como categoría residual, sino por ciertos rasgos que se combinan de modo específico en estas áreas y por las dinámicas y estrategias que los conjuntos sociales que residen y circulan en ellas despliegan para acceder a aquello que les es negado.

A diferencia de lo que ocurre en el eje de expansión norte, dentro de La Matanza, la ausencia de grandes autopistas al interior de su extensión y la escasez de grandes inversiones la configuran como una zona predominantemente opaca y con

centralidades de baja jerarquía en términos metropolitanos. Las zonas luminosas (Santos, 1993) se encuentran en acotados sectores comerciales de Ramos Mejía, San Justo y Ciudad Evita, como (relativos) “enclaves de riqueza”.

En el conjunto del distrito, si bien durante décadas sus centralidades y subcentralidades se encontraron vinculadas a la modalidad tradicional, en los últimos años también comienzan a distinguirse algunas nuevas centralidades cuyo impacto no ha sido suficientemente estudiado a escala local. En futuras líneas de indagación también se podría avanzar en el estudio de la eventual competencia entre nuevas centralidades y centralidades tradicionales.

El foco microespacial de este trabajo nos ubicó en el desafío de analizar sectores que se encuentran alejados, en términos de acceso material y simbólico, de las denominadas centralidades y subcentralidades, tanto de las tradicionales como de las nuevas. La descripción realizada da cuenta de diferentes formas en las que las desigualdades socioterritoriales impactan en los modos de vida y circulación. El área de estudio y los grupos que la habitan, marginados de las principales centralidades, se encuentran, adicionalmente, asociados a los diferentes tipos de informalidad.

Así, tal como sucede en otros espacios periurbanos de la RMBA, los (des)bordes de expansión urbana reciente muestran un pleno dinamismo territorial y demográfico donde se expresan con mayor intensidad las profundas desigualdades de la metrópolis. Habitar estas áreas, alejadas de las centralidades, en convivencia con los diferentes tipos de informalidad, genera una “ciudadanía de baja intensidad”, propia de las zonas marrones ya referidas (O’ Donnell, 1993), donde grandes conjuntos sociales no gozan de acceso a servicios públicos a los que tienen derecho. Así, la privación en el acceso a las (sub)centralidades se torna una más de las diversas violencias estructurales y procesos de marginación urbana a los que se ven confinados quienes habitan estos espacios. Aun así, identificamos la emergencia de formas alternativas, o incipientes, de “micro-centralidades” en las que se encuentran agrupados diferentes servicios urbanos y que expresan modos de organización de la vida cotidiana de quienes habitan en las proximidades, pero que a su vez coexisten con espacios que continúan siendo “no centralidades”, y cuyas dificultades de acceso al equipamiento urbano persisten.

Para concluir, se propone definir una “no centralidad” no sólo en tanto área de uso residencial, alejada de centralidades y subcentralidades, sino también como una zona postergada, atravesada por diversas informalidades que obligan a sus habitantes a desplegar múltiples estrategias para dar respuestas a dificultades cotidianas. La “no centralidad” se configura en términos espaciales y funcionales, respecto a su posición y emplazamiento relativos, pero sobretudo a partir de encontrarse relegada, fuera del centro de prioridades de las políticas urbanas gubernamentales.

Bibliografía citada

ABBA, Artemio Pedro (2005) *Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires*. Centro de Investigaciones, Hábitat y Municipio

(CIHaM), FADU, UBA, Documento de trabajo.

BARSKY, Andrés (2005) "El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires". Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (36). (Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-36.htm> Bajado el 08 de junio de 2019).

BENEDETTI, Héctor Ángel; DI PAOLO, Luciano; MARIETÁN, Fernando y RIBAUDO, Sergio. (s/f). *El Ramal G del FCGB, entre Villars y Mercedes. Más allá de la zona urbana del ex Compañía General*. Disponible en: <http://www.plataforma14.com.ar/benedetti4.html> Bajado el 19 de junio de 2019).

BERGER, Peter, LUCKMANN, Thomas (2011) *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu.

BEUF, Alice (2016) "Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del plan de ordenamiento territorial (POT) de Bogotá (Colombia)". *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25 (2), pp. 199-219.

BLANCO, Jorge; SAN CRISTÓBAL, Darío (2012) "Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires". *RIURB. Revista Iberoamericana de Urbanismo Año*, n. 8, pp. 73-88.

BORJA, Jordi (2003) "Ciudad y planificación. La urbanística para las ciudades de América Latina". En: Balbo, Marcello; Jordán, Ricardo y Simioni, Daniela (Comps.). *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: Cuadernos de la CEPAL, pp. 81-204.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel (1997) *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Editorial Taurus.

CLICHEVSKY, Nora (2000) *Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación*. Serie medio ambiente y desarrollo, N° 28. Santiago de Chile: CEPAL-ECLAC.

DI VIRGILIO, Mercedes y PERELMAN, Mariano (2014) "Ciudades latinoamericanas. La producción social de las desigualdades urbanas". En: Di Virgilio María Mercedes; Perelman Mariano (coordinadores) *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Buenos Aires: CLACSO - Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, pp. 9-23.

DI VIRGILIO, Mercedes; GUEVARA, Tomás; ARQUEROS MEJICA, Soledad (2015) "La evolución territorial y geográfica del conurbano bonaerense". En: Kessler, Gabriel (Dir.) *El Gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa - UNIPE - Editorial Universitaria, pp. 73-102.

GORELIK, Adrián (2011). *Correspondencias. Arquitectura, ciudad, cultura*. Buenos Aires: SCA/Nobuko.

GORELIK, Adrián (2015) "Ensayo Introductorio. Terra incognita. Para una comprensión del Gran Buenos Aires como Gran Buenos Aires". En: Kessler, Gabriel

(Dir.) *El Gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa – UNIPE – Editorial Universitaria, pp. 21-69.

GUTIÉRREZ, Andrea (2012) “Movilidad y territorio. Herramientas para la integración Sectorial del ordenamiento a escala barrial”. *II Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales*. Universidad Nacional de Colombia – Sede Bogotá.

GUTIERREZ, Andrea y KRALICH, Susana (2016) *La movilidad en el Municipio de La Matanza. Estudios de caso en barrios con déficit de transporte público*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

HAGGETT, Peter (1994) *Geografía. Una síntesis moderna*. Barcelona: Ediciones Omega.

HERZER, Hilda; DI VIRGILIO, Mercedes; RODRIGUEZ, Carla y REDONDO, Adriana (2008) “¿Informalidad o informalidades? Hábitat popular e informalidades urbanas en áreas urbanas consolidadas”. En Herzer, Hilda (organizadora). *Con el corazón mirando al sur. Transformaciones en el sur de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Espacio Editorial, pp. 173-195.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (INDEC) (2003) *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*, Buenos Aires: INDEC.

JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS (2018) Resolución 44 / 2018 (Disponible en:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/308014/norma.htm> Bajado el 8 de octubre de 2018).

KRALICH, Susana (1994) “La ciudad funcional y el ámbito geográfico del transporte urbano de pasajeros”. En: *Memorias del VII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU)*. Buenos Aires: Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte, Comisión Nacional de Transporte (CONTA), Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, vol. II, p.V.43/54.

KRALICH, Susana (2013) *Estudio de movilidad y transporte en zonas con déficit de accesibilidad en el Municipio de La Matanza, Provincia de Buenos Aires*. Estudio 1.EG-221- Informe Final Consolidado. Buenos Aires, informe técnico inédito.

KRALICH, Susana (2016) “Urbanización y transporte. Algunos aportes conceptuales”. *Revista Transporte y Territorio*, n. 15, pp. 41-67.

LINDÓN, Alicia (2005) “El mito de la casa propia y las formas de habitar. Scripta Nova”. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. IX, núm. 194 (20). (Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-20.htm> Bajado el 1 de noviembre de 2018).

MAGNANI, José Guilherme Cantor (2002) “De perto e de dentro: notas para uma etnografía urbana”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17 (49), pp. 12-29.

MATOSSIAN, Brenda (2017) Cartografías matanceras: una aproximación geodemográfica al estudio de las migraciones. XII Jornadas de Sociología. Recorridos de una (in)disciplina. La Sociología a sesenta años de la fundación de la Carrera. (Disponible en:

http://jornadasdesociologia2017.sociales.uba.ar/altaponencia/?acciones2=ver∓id_mesa=8&id_ponencia=847 Bajado el 28 de noviembre de 2018).

MATOSSIAN, Brenda; SASSONE Susana; ESCOBAR BASAVILBASO, Mauro (2018) "Límites, fronteras e interfaces en espacios suburbanos: sobre las estrategias metodológicas para su estudio en el partido La Matanza". En: Salizzi Esteban y Barada Julieta (Comps.) *Fronteras en perspectiva / perspectivas sobre las fronteras*. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA – Colección Saberes (en prensa).

MUNICIPALIDAD DE LA MATANZA – SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL (2018) *Eje Territorial y Desarrollo Comunitario – Mesas Territoriales* (Disponible en:

<http://desarrollolamatanza.gob.ar/web/eje-territorial-y-fortalecimiento-comunitario/mesas-territoriales/> Bajado el 15 de octubre de 2018).

O'DONNELL, Guillermo (1993) "Acerca del Estado, la Democratización y Algunos Problemas Conceptuales. Una perspectiva latinoamericana con referencias a países poscomunistas". *Desarrollo Económico*, 33 (130). (Disponible en: <http://www.catedras.fsoc.uba.ar/deluca/odonnell.pdf> Bajado el 19 de enero de 2019).

PALMA ARCE, Carolina y SOLDANO, Daniela (2010) "Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica". En: Rofman, Adriana (comp.) *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento, pp. 103-134.

PASARÍN, María Isabel; BERRA, Silvina; RAJMIL, Luis; SOLANS, Maite; BORREL, Carme y STARFIELD, Bárbara (2007) Un instrumento para la evaluación de la atención primaria de salud desde la perspectiva de la población. *Aten Primaria*, 39(8):395-403.

PÉTONNET, Colette (2008) "Observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense". *Antropolítica*. 25(1), pp. 99-111.

PÍREZ, Pedro (1994) *Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

PÍREZ, Pedro (2005) "Expansión territorial, privatización y fragmentación en la configuración metropolitana de Buenos Aires". *Cadernos metropole*, 13, pp. 11-46.

ROSA, Raquel, PELEGRINI, Alisia y LIMA, Maria (2011) "Resolutividade da assistência e satisfação de usuários da Estratégia Saúde da Família". *Revista Gaúcha de Enfermagem*, 32(2), 345-351.

SANTOS, Milton (1993) "Los espacios de la globalización". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13, pp. 69-77.

SASSONE, Susana; MATOSSIAN, Brenda (2014) "Metropolización, migración y desigualdades sociales. Evidencias geográficas sobre la Región Metropolitana de Buenos Aires". En: Di Virgilio María Mercedes; Perelman Mariano (coordinadores)

Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia. Buenos Aires: CLACSO - Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, pp. 221-252.

SEGURA, Ramiro (2014) "Desigualdad social y espacio urbano. Reflexiones sobre naturalización, legitimación y reproducción de las desigualdades en el espacio urbano". En: *XI Congreso Argentino de Antropología Social*, Rosario. (Disponible en: <http://cdsa.aacademica.org/000-081/623.pdf> Bajado el 07 de junio de 2019).

TORRES, Horacio (1998) "Procesos recientes de fragmentación socio espacial en Buenos Aires: la suburbanización de las elites" en *Seminario de investigación urbana, "El nuevo milenio y lo urbano"*, Buenos Aires.

TURRINI, Ruth; LEBRÃO, María; CESAR, Chester (2008) "Resolutividade dos serviços de saúde por inquérito domiciliar: percepção do usuário". *Cad Saúde Pública*, 24 (3):663-74.

VAPÑARSKY, César (2000) *La aglomeración de Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991.* Buenos Aires: Eudeba.

VARELA, David y CRAVINO, María Cristina (2009) "Mil nombres para mil barrios. Los asentamientos y villas como categorías de análisis y de intervención". En Cravino, María Cristina (organizadora) *Los mil barrios (in)formales: aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del área metropolitana de Buenos Aires.* Los Polvorines: Univ. Nacional de General Sarmiento, pp.45-64.

VECSLIR, Lorena; BLANCO, Jorge; NEROME, Mariela; SCIUTTO, Florencia; MAESTROJUAN, Pablo y RODRIGUEZ, Luciana (2017) "Reestructuración de la centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires". *Revista Transporte y Territorio*, 17, pp. 267-287.

VIDAL-KOPPMANN, Sonia (2008) "Centralidades emergentes y reconfiguración metropolitana. Transformaciones socio-territoriales de la periferia de Buenos Aires". En VII Coloquio de Transformaciones Territoriales – AUGM (Disponible en: http://www.augm-cadr.org.ar/archivos/7mo-coloquio/mesa_1/20080223.pdf Bajado el 08 de febrero de 2019).