

Artículos / Articles

Cauces socioespaciales: la segregación y el arraigo en Madrid

Socio-spatial channels: segregation and rootedness in Madrid

José Ariza de la Cruz* 

Universidad Complutense de Madrid, España.

jariza@ucm.es

Daniel Sorando 

Universidad de Zaragoza, España.

dsorando@unizar.es

Recibido / Received: 12/05/2022

Aceptado / Accepted: 25/03/2023



RESUMEN

Las sociedades urbanas contemporáneas son cada vez más desiguales y segregadas. En el Sur de Europa, este proceso se combina con la búsqueda de la proximidad a las redes familiares que sostienen el bienestar. En este contexto, este artículo revela la querencia que la movilidad residencial y cotidiana tiene por las proximidades social y geográfica. Para ello, se examina el caso de Madrid en 2018, mediante la combinación de fuentes sobre movilidades y renta. Los resultados muestran que las movilidades priorizan la proximidad espacial. No obstante, eso no significa que los sujetos se muevan a cualquier cercanía, dado que la ciudad está atravesada por fronteras tanto sociales como físicas entre barrios contiguos que definen un mapa de cauces socioespaciales. Además, los procesos de gentrificación influyen en estas prácticas socioespaciales de proximidad, aunque de forma diferente a la que cabría esperar, debido a las características territoriales de los barrios donde suceden.

Palabras clave: Segregación socioespacial, movilidad residencial, movilidad cotidiana, arraigo, gentrificación.

ABSTRACT

Contemporary urban societies are increasingly unequal and segregated. In Southern Europe, this process is combined with the search for proximity to the family networks that sustain well-being. In this context, this article reveals the preference of residential and daily mobility for social and geographical proximity. To do so, the case of Madrid in 2018 is examined by combining sources on mobility and income. The results show that mobilities prioritise spatial proximity. However, this does not mean that subjects move to any closeness, given that the city is crisscrossed by both social and physical boundaries between contiguous neighbourhoods that define a map of socio-spatial channels. Moreover, gentrification processes influence these socio-spatial practices of proximity, although in a different way than one might expect, due to the territorial characteristics of the neighbourhoods where they occur.

Keywords: Socio-spatial segregation, residential mobility, daily mobility, rootedness, gentrification.

*Autor para correspondencia / Corresponding author: José Ariza de la Cruz, jariza@ucm.es

Sugerencia de cita / Suggested citation: Ariza de la Cruz, J., y Sorando, D. (2023). Cauces socioespaciales: la segregación y el arraigo en Madrid. *Revista Española de Sociología*, 32(4), a190. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.190>

INTRODUCCIÓN

Durante los últimos años se ha desarrollado una amplia investigación comparativa sobre el incremento de la segregación residencial, en relación con el aumento de la desigualdad en las sociedades urbanas contemporáneas (Tamaru et al., 2016; van Ham et al., 2021). En este marco, diversas investigaciones coinciden en subrayar el desplazamiento de los centros urbanos de la población con menos recursos, como resultado de la presión de una población de profesionales en crecimiento en las principales ciudades globales (Hamnett, 2021; van Ham et al., 2020; van Ham et al., 2021). Este proceso ha sido categorizado como suburbanización de la pobreza (Cooke y Denton, 2015; Hochstenbach y Musterd, 2018) y ha sido analizado en el caso español para las ciudades de Barcelona y Madrid (López-Gay et al., 2020). En breve, estos movimientos suponen procesos de desarraigo en la medida en que desplazan a los hogares a una distancia relevante de su barrio anterior y de las redes sociales allí construidas (Elliott-Cooper et al., 2020).

Tales procesos contrastan con el hecho de que la relevancia de lo familiar en las sociedades urbanas del Sur de Europa favorece movimientos residenciales caracterizados por la proximidad espacial (Hank, 2007; Rainer y Siedler, 2012; Barañano y Ariza, 2021). Al respecto, Palomares-Linares et al. (2019, p. 2) han destacado que “pese a la relevancia de lo familiar en países mediterráneos, son pocos los trabajos sobre su influencia en las decisiones residenciales de sus miembros”. Por tanto, en este tipo de ciudades cabe esperar que la pauta de movilidad de los hogares privilegie de forma recurrente la proximidad espacial, de forma que el desarraigo causado por la movilidad sea la excepción y no la norma. Tal es el propósito de esta investigación: comprender las trayectorias socioespaciales en una ciudad europea meridional como Madrid, así como identificar los efectos de las prácticas sociales sobre el arraigo territorial¹. Por esta vía, este artículo también explora hasta qué punto el desplazamiento forzado por los procesos de gentrificación conllevan una ruptura con las estrategias socioespaciales propias de las sociedades urbanas del Sur de Europa.

Para ello, el artículo se organiza en torno a tres preguntas de investigación sobre las movilidades residencial y cotidiana registradas en la ciudad de Madrid a lo largo de 2018, único año para el que se dispone del material empírico necesario para responderlas:

1. Los flujos de movilidad residencial y cotidiana registrados en Madrid a lo largo del año 2018: ¿son más frecuentes entre barrios geográficamente próximos?
2. Entre tales flujos de movilidad residencial y cotidiana, aquellos que se dan entre barrios contiguos: ¿están condicionados por su distancia física y social?
3. Los movimientos residenciales registrados en 2018 con destino u origen en barrios de Madrid que, entre 2011 y 2019, se encontraban en proceso de gentrificación: ¿se caracterizan por distancias geográficas superiores al del resto de movimientos residenciales?

El objeto de estudio de esta investigación es la segregación residencial como proceso dinámico, esto es, no estático sino sujeto a variaciones por medio de movimientos, para lo cual se analizan las pautas de movilidad residencial y cotidiana en el contexto específico de la ciudad de Madrid en el año 2018. Se trata, por tanto, de una investigación contextual, en la medida en que tales movimientos tienen causas sociales y expresiones espaciales que son específicas de las sociedades urbanas del Sur de Europa. Con estos fines, esta investigación ha reunido información desagregada territorialmente en tres ámbitos fundamentales: la movilidad cotidiana, la movilidad residencial y la renta disponible de los hogares. El análisis combinado de estas fuentes ha dado lugar a nuevas herramientas

¹ La categoría de ciudad europea meridional (o mediterránea) ha sido establecida por autores como Leontidou (1993, 1996) y Salvati y Gargiulo (2014), en base a su composición socioespacial y desarrollo socioeconómico comunes, sostenidos sobre un régimen de bienestar organizado alrededor de la familia (Ferrera, 1996). Los efectos de ese modelo son muy acusados en Madrid, dado su solapamiento con una estrategia persistente de privatización del bienestar (Observatorio Metropolitano, 2013) que se apoya típicamente sobre discursos conservadores en torno a los valores familiares (Cooper, 2022).

de análisis socioespacial que, junto con los hallazgos sobre el papel de las proximidades físicas y sociales en la segregación, ofrecen nuevos conocimientos sobre el modo en que esta se despliega a través de las prácticas que componen la textura de la vida cotidiana en las ciudades contemporáneas.

En primer lugar, el artículo presenta el estado de la literatura sobre la relación entre la segregación y las movilidades, así como la importancia de las proximidades en su configuración, particularmente en el Sur de Europa. Al término se plantean respuestas tentativas (hipótesis) a las preguntas de investigación. En segundo lugar, el apartado de metodología precisa las innovaciones desarrolladas relativas tanto al uso de las fuentes como a su análisis. En tercer lugar, los resultados muestran el material empírico que permite responder a cada una de las preguntas de investigación. Mientras que, en último lugar, las conclusiones ofrecen tales respuestas en conversación con la literatura relevante.

MARCO TEÓRICO

Segregación y movilidades

Las sociedades urbanas contemporáneas se caracterizan por un intenso grado de desigualdad socioeconómica entre sus habitantes, así como por una creciente segregación residencial (van Ham et al., 2021). Es el caso de la ciudad de Madrid, en la que se han incrementado ambas realidades en los últimos años (Sorando y Leal, 2019). Esta combinación cuestiona el alcance de las relaciones entre los grupos desiguales en estos entornos. En esta línea, Donzelot y Jaillet (1997) señalaron las consecuencias políticas y de reconocimiento intergrupales que conlleva un orden socioespacial rígido: el declive de la *ciudad dramaturgica* y el ascenso de la *ciudad topológica*. En la *ciudad dramaturgica* la economía industrial vinculaba al centro urbano con su periferia, donde residía la fuerza de trabajo de la que dependía, mientras que una menor desigualdad favorecía procesos de movilidad social y espacial. En este escenario, los conflictos de un proceso social y urbano común se manifestaban en espacios compartidos (Morán, 2007). Dicho contacto constituía el drama de una sociedad urbana conflictiva, compleja y profunda. En cambio, en la *ciudad topológica* que emerge con la economía posindustrial el conflicto permanece, pero la geografía social se extiende y simplifica. El resultado es la formación de espacios urbanos desconectados social y funcionalmente en un escenario de crecientes restricciones a la movilidad socioespacial. Como consecuencia, se quiebra la continuidad de un espacio social urbano caracterizado por posiciones sociales y espaciales desiguales y sin relación, en cuyo seno se desarrollan universos sociales cada vez más extraños entre sí (Kesteloot, 2005).

La segregación entre grupos sociales ha sido tradicionalmente estudiada como una estructura en momentos fijos en el tiempo, para lo cual se ha priorizado el estudio del asentamiento residencial de los diferentes grupos que habitan las ciudades. Desde esta perspectiva, la segregación residencial “denota la distribución desigual de grupos sociales o económicos en el espacio urbano” (Leal, 2004, pp. 82-83), de la cual se deriva una exposición diferenciada a los grupos de una sociedad urbana. Cuanto mayor es la segregación residencial entre grupos socioeconómicos, menores son las oportunidades de contacto cotidiano en los barrios donde residen (Massey y Denton, 1988). Pero la segregación residencial no es una realidad estática sino un concepto complejo que se refiere tanto a un estado de separación como al proceso de separar (Oberti y Preteceille, 2016). Para abordar esta segunda acepción es necesario adoptar el enfoque de la movilidad como elemento constitutivo de las prácticas sociales (Sheller y Urry, 2016). En este sentido, la segregación se concreta mediante *movimientos residenciales* a través de los cuales las personas cambian de vivienda, en cada uno de los cuales se reproduce o se desafía el estado de separación entre grupos. No obstante, y junto con esta dinámica, buena parte de los habitantes de las áreas metropolitanas actuales desarrollan actividades significativas

(de trabajo, cuidados, ocio, etc.) en lugares ajenos a sus barrios de residencia, dando lugar a nuevas oportunidades de interacción social con otros grupos socioeconómicos (Park y Kwan, 2018). Esto es, junto con los movimientos residenciales, los *movimientos cotidianos* influyen en la forma en que se experimenta la segregación en las ciudades, entendida, así, como las restricciones a la interacción con otros grupos (Moro et al., 2021). Por ello, en este artículo se emplea el concepto de *segregación socioespacial*, el cual comprende los diversos ámbitos en los que se desarrolla la vida social de los sujetos.

En suma, la separación entre grupos desiguales es un proceso que se organiza en base a diferentes movi­lidades no sólo residenciales sino, también, cotidianas. Al respecto, Bericat (1994) distingue entre *movilidad rotacional* y *traslacional*. La *movilidad rotacional* alude a la *movilidad cotidiana* y a su vínculo con el lugar de residencia: “los individuos, los grupos o las comunidades, están obligados a trascender los lugares del habitar, pero, y esto es muy importante, en la medida en que determinados lugares estructuran de modo constante las funciones vitales y recurrentes, los sujetos sociales que se movilizan, escapándose o ausentándose de esos espacios, se verán en la necesidad, más tarde o más temprano de volver a ellos” (Bericat, 1994, pp. 127-128). En cambio, la *movilidad traslacional* hace referencia específica a la *movilidad residencial* que cambia los puntos de rotación de los sujetos, transformando su sistema de *movilidad* entero y, por tanto, la estructura de sus movimientos cotidianos. De esta manera, la *segregación socioespacial* se produce mediante *movi­lidades residenciales* (o *traslacionales*) y *cotidianas* (o *rotacionales*) intensamente vinculadas de forma recíproca.

Fuerzas sociales y espaciales de la movilidad: las trayectorias socioespaciales

Las *movi­lidades residencial* y *cotidiana* no se producen de forma aleatoria, ni sus opciones están enteramente disponibles a la agencia de los sujetos. Por el contrario, las prácticas de *movi­lidad* están socialmente fundamentadas y espacialmente condicionadas. Por tanto, la explicación de las fuerzas socioespaciales específicas que producen los movimientos residenciales y cotidianos en una sociedad urbana dada permiten identificar sus *trayectorias socioespaciales* regulares.

Proximidad espacial

Ambos tipos de *movi­lidad* se encuentran fuertemente condicionadas por la trama espacial de las relaciones familiares contemporáneas. Al respecto, Catherine Bonvalet (2003) ha denominado *circulo familiar local* a un cierto tipo de sistema familiar caracterizado por la proximidad espacial y emocional, así como por los contactos frecuentes y la ayuda mutua entre los miembros de las familias. En estos casos, la familia extensa no reúne a todos sus miembros bajo el mismo techo, sino que se organiza en una red cercana de hogares nucleares. En este contexto, los hogares que cambian de vivienda en la misma ciudad consideran la proximidad familiar como un factor relevante en sus *movi­lidades*, de manera que los traslados de residencia garanticen rotaciones accesibles para los cuidados familiares (Mulder y Cooke, 2009; Hedman, 2013). Este condicionante es particularmente relevante en el caso de las sociedades europeas meridionales, donde el régimen de bienestar se basa en el rol protagonista de las familias, en ausencia de políticas familiares y de cuidados relevantes (Ferrera, 1996; Andreotti et al., 2001). Como consecuencia, en países como España, Grecia e Italia los contactos entre generaciones de una misma familia son más frecuentes, así como mayor la proximidad residencial, que en las sociedades del norte europeo (Hank, 2007; Rainer y Siedler, 2012). En este marco, en las ciudades del Sur de Europa muchos hogares residen en viviendas cercanas a las de sus familiares, como estrategia imprescindible para satisfacer sus necesidades de cuidado cotidiano (Allen et al., 2004). De

esta manera, las movilidades tienden a la proximidad (familiar, pero también vecinal y de amistades) como soporte socioexistencial fundamental (Santiago, 2021). En consecuencia, las movilidades residenciales consideran de forma prioritaria el mantenimiento de estas redes cotidianas de seguridad social, lo cual favorece la permanencia en territorios de fuerte arraigo (Palomares-Linares et al., 2018).

No obstante, la importancia de la familia como factor de arraigo espacial es mayor entre las clases con menos recursos, así como en los barrios más desfavorecidos (Palomares-Linares et al., 2019). Al respecto, van Groenou y van Tilburg (2003) explican que las familias tienen necesidades de apoyo desiguales, así como desiguales son sus oportunidades de obtener bienestar fuera de las redes familiares. Por ello, las dinámicas de desarraigo son particularmente gravosas para los hogares que requieren en mayor medida de las redes locales para su seguridad social. Al respecto, en diversas investigaciones se han evidenciado los procesos de desarraigo en la población generados por la gentrificación (Inzulza y Cárdenas, 2017; McElroy y Werth, 2019; Lees y Robinson, 2021). A esto se refiere Neil Smith (2002) cuando define la gentrificación como una estrategia urbana global que acelera la crisis de las ciudades como espacios de reproducción social, especialmente grave en las ciudades globales, donde dicha estrategia es más agresiva sobre las condiciones de vida cotidianas de los grupos sociales más vulnerados y, con frecuencia, desplazados de sus espacios de arraigo (Katz, 2001; Luke y Kaika, 2019; Elliott-Cooper et al., 2020).

Proximidad social

Los hogares no sólo buscan la proximidad familiar en sus movilidades sino, además, y de forma fundamental, la proximidad social. En el caso de la movilidad residencial, van Ham et al. (2012) señalan que esta es uno de los principales factores de cambio social de un barrio. No obstante, estos autores precisan que los hogares cambian de barrio de acuerdo con sus preferencias, recursos y restricciones. De manera crucial, todos estos factores están condicionados tanto por la posición social de los actores, como por el marco de opciones residenciales disponibles en un territorio jerarquizado (Andújar, 2017; Bourdieu, 2003; Di Virgilio, 2011, 2014). En relación con lo primero, la posición social no sólo condiciona las disposiciones hacia la movilidad, sino que distribuye sus opciones. Al respecto, el deseo de cambiar de vivienda sólo se traduce en planes para hacerlo efectivo cuando los recursos y el contexto residencial lo permiten (Coulter et al., 2011). Y, al mismo tiempo, buena parte de los movimientos residenciales de las posiciones sociales más débiles no adoptan la forma de un proyecto sino de una imposición que da lugar, por tanto, a movimientos forzados (Susino, 2003).

Por su parte, la segregación de los grupos sociales en el espacio condiciona de forma crucial los movimientos residenciales. Esto es así porque la localización es, junto con las características de la vivienda y su modo de tenencia, un elemento central en la orientación de las prácticas de movilidad residencial (Clapham, 2002). Al respecto, diversas investigaciones han mostrado que los movimientos residenciales son más probables cuanto mayor es la distancia social entre el hogar y el nivel medio del barrio donde reside (Musterd et al., 2016; Galster y Turner, 2017). Esto es así especialmente entre los hogares con mayores recursos que perciben una posición socioeconómica superior a la de su vecindario, en contraste con los hogares más empobrecidos que, a falta de opciones de movilidad, adoptan estrategias de adaptación (He et al., 2022). Por tanto, la movilidad residencial con frecuencia tiene efectos segregadores (Sharkey, 2012), por medio de la búsqueda de homogeneidad socioeconómica entre quienes tienen la posibilidad de pagar un tributo privado que garantiza la selección de un tipo de vecindario según su solvencia económica. Este proceso permite la generación de rentas de monopolio para los propietarios de recursos urbanos (viviendas) con una localización privilegiada en la división social previa del espacio (Harvey, 1974). Dado que esta dinámica se extiende sucesivamente a través del resto de clases sociales, definiendo distintos submercados de la vivienda, la realización de las rentas de monopolio de clase incentiva la reproducción continua del proceso segregador (Jaramillo, 2009).

Por su parte, la movilidad cotidiana tiene mayor potencial de mezcla que la residencial en ámbitos como, por ejemplo, el trabajo, si bien los grupos más segregados en su residencia también lo son en el ámbito laboral (Åslund y Skans, 2010; Ellis et al., 2004; Marcińczak et al., 2015; Park y Kwan, 2018; Strömngren et al., 2014). De esta manera, la movilidad cotidiana tampoco se despliega de forma casual ni en el territorio ni en las interacciones que propicia, de forma que diferentes grupos sociales están expuestos a diversos grados de mezcla en sus movimientos cotidianos (Wang et al., 2018). Por tanto, tanto la movilidad cotidiana como la residencial se despliegan en base a criterios de proximidad social en territorios segregados.

Proximidades, segregación y desarraigo: enunciación de hipótesis

En suma, los hogares tienen incentivos para la permanencia en los entornos que les son familiares y, por tanto, cabe esperar movimientos residenciales y cotidianos más frecuentes entre barrios próximos o contiguos (*primera hipótesis*). No obstante, los barrios adyacentes pueden tanto estar separados por fronteras como unidos por lindes tanto sociales como espaciales (Sendra y Senett, 2021). La proximidad espacial no implica necesariamente proximidad social (Chamboredon y Lemaire, 1970), de modo que contigüidad no garantiza mezcla ni relación social. Por el contrario, las movilidades en entornos próximos se dirigen prioritariamente hacia los territorios que, además de contiguos, presentan una continuidad tanto física como social (*segunda hipótesis*). Por último, los procesos de movilidad forzosa, tales como los desplazamientos producidos por la gentrificación (Marcuse, 1985; Slater, 2009), implican procesos de movilidad hacia espacios lejanos que comprometen las estrategias de apoyo basadas en la proximidad (*tercera hipótesis*).

METODOLOGÍA

Escala de análisis y fuentes utilizadas

El marco temporal seleccionado es el año 2018, único año con microdatos disponibles de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de la Comunidad de Madrid. Dado que esta es una de las principales fuentes del trabajo, se ha optado por seleccionar este año para posibilitar la comparación con el resto.

El marco territorial de esta investigación es la ciudad de Madrid, desagregada a nivel de barrio para su análisis. Se trata de 131 territorios con una población media de 24.400 residentes —en una ciudad de 3,2 millones de habitantes según el Padrón Municipal—, lo cual permite el nivel de desagregación espacial necesario para los objetivos de este trabajo. Además, es la unidad espacial mínima que permite realizar un análisis combinando de todas las fuentes utilizadas.

La primera de ellas es la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de la Comunidad de Madrid del año 2018, cuyo objetivo es conocer las características de la distribución territorial y modal de la movilidad cotidiana de la población en un día laborable. La muestra del estudio es de 85.064 personas para el total de la Comunidad de Madrid y de 37.832 personas para la ciudad de Madrid. Dada la población de esta en 2018, el margen de error de las estimaciones es del 0,66% con un intervalo de confianza del 99%. La encuesta permite conocer el origen y destino de los viajes que realiza la población, el motivo del viaje —o el motivo de su no realización— y las características sociodemográficas de las personas.

El estudio divide la Comunidad de Madrid en unidades creadas específicamente para ello, las Zonas de Transporte, unidad de tamaño entre la sección censal y el barrio, las cuales hemos agregado a nivel de barrio para permitir la combinación con el resto de las fuentes, tal y como se ha señalado. Además, la EDM clasifica la movilidad en doce tipos

según su motivación. En este trabajo se han agregado los motivos relacionados con los cuidados y la reproducción de la vida —Compras, Médico, Acompañamiento a otra persona y Asunto personal—, por un lado, y con el ocio y tiempo libre —Ocio, Deporte/ Dar un paseo y Otro domicilio—, por el otro lado, dada su estrecha relación con el arraigo local.

La siguiente fuente utilizada es la Estadística de Variaciones Residenciales (EVR). Se trata de un registro elaborado por el Ayuntamiento de Madrid a partir del Padrón Municipal. Esta fuente registra todos los cambios domiciliarios realizados durante un año, en este caso 2018, que tengan como origen y/o destino la ciudad de Madrid. La unidad máxima de desagregación espacial es la sección censal, si bien estas han sido agregadas a nivel de barrio por los motivos ya explicitados. Para este trabajo se han seleccionado los desplazamientos realizados dentro de la ciudad, lo que ha supuesto el análisis de 138.210 cambios de domicilio.

En tercer lugar, se ha utilizado el Atlas de Distribución de Renta de los Hogares (ADRH) del año 2018, elaborado por el INE. A través de esta fuente podemos conocer la media de renta por habitante a nivel de sección censal. De nuevo ha sido agregada a nivel de barrio, realizando la media sobre este, para poder llevar a cabo los análisis requeridos.

Por último, se ha utilizado el Catastro, cuya información ha sido descargada en el programa QGIS a través del complemento Catastro Inspire. De esta fuente se ha obtenido una capa de los edificios residenciales de la ciudad de Madrid, con el fin de medir la distancia geográfica entre barrios, así como su año de construcción.

Técnicas de análisis utilizadas

En este trabajo se utilizan diferentes técnicas de análisis en función de las distintas preguntas de investigación. Para responder a la primera, acerca de la influencia del arraigo y la proximidad espacial en la movilidad de la ciudad de Madrid, se ha representado la relación entre estos conceptos mediante una serie de gráficos de dispersión, cada uno de ellos con su correspondiente línea de regresión lineal, para relacionar la intensidad de los desplazamientos residenciales y cotidianos en función de la distancia física que separan al barrio de origen del de destino. También se ha utilizado el gráfico de dispersión para analizar la relación de los patrones territoriales de ambos tipos de movilidad.

Para calcular la distancia de los barrios de origen con el destino se ha utilizado la tecnología SIG (Sistemas de Información Geográfica) a partir del software QGIS. En un primer momento se han calculado los centroides de todos los barrios —su punto medio geográfico—, y posteriormente se ha realizado una matriz de distancia que cuantificara los kilómetros que separan a cada uno de ellos con todos los demás. Para medir los flujos de desplazamiento entre barrios se ha realizado una matriz origen-destino por cada tipo de movilidad, que permite conocer qué porcentaje del total de movimientos se realiza desde cada barrio de origen a cada uno de los barrios de destino.

Con el fin de responder a la segunda pregunta, en torno a los condicionantes sociales y territoriales de las pautas territoriales de la movilidad cotidiana y residencial se ha recurrido de nuevo a la tecnología SIG para realizar una representación y un análisis cartográficos. En la representación se visibiliza la desigualdad de renta de los barrios con todos con los que colindan. Para calcularla se ha utilizado la fórmula que aparece a continuación, donde x e y representan la renta media de cada uno de los pares de barrios contiguos.

$$\frac{\sqrt{(x - y)^2}}{x + y}$$

Esto nos permite calcular un valor para cada uno de los límites administrativos que los separa. Cuanto mayor es este valor, mayor es la intensidad de desigualdad de la renta entre barrios adyacentes.

Además, se ha añadido a la representación cartográfica los edificios residenciales de la ciudad de Madrid agrandados 50 metros a través de la técnica buffer. Esto permite realizar la distinción entre barrios que constituyen una trama urbana continua y aquellos que constituyen una trama urbana discontinua, contribuyendo a diferenciar entre la contigüidad administrativa y la espacial. Para conocer esto, en un primer momento se ha realizado dicho buffer de los edificios. Posteriormente se han unificado todos los buffers que intersecasen. De este modo, cuando los barrios adyacentes compartieran un mismo buffer unificado, ello sería señal de que sus edificios residenciales están a menos de 100 metros de distancia. Estos límites han sido categorizados como trama continua, mientras aquellos separados por más de 100 metros como trama discontinua.

La última pregunta de investigación se cuestiona la relación entre la gentrificación y los procesos de arraigo y desarraigo en función de la posición social de los sujetos. Para llevar a cabo este análisis se ha calculado la distancia media recorrida de los movimientos residenciales, obtenidos de la EVR, desde los barrios y hacia los barrios —es decir, origen-destino y destino-origen—, teniendo en cuenta si están o no gentrificados y la posición social de quien realiza el desplazamiento. Para medirla se ha utilizado la matriz de distancia antes señalada, que permite conocer cuántos kilómetros separan los centroides de los barrios con cada uno de los demás. Los barrios clasificados como gentrificados son aquellos que aparecen entre los diez más gentrificados en la lista elaborada por [López-Gay et al. \(2021\)](#) en su artículo *El avance de la gentrificación en Barcelona y Madrid, 2011-2019: análisis socioespacial a partir de un índice de gentrificación*. Para determinar la posición social de las personas se ha utilizado el nivel de estudios, como aproximación a la misma, puesto que la EVR no cuenta con otras variables para ello. Esta forma de medirla ya ha sido realizada en otros trabajos ([Andújar, 2017](#); [López-Gay, 2018](#)), dado que el nivel educativo está estrechamente relacionado con la consecución de oportunidades vitales y ocupacionales y con el logro de estatus ([Requena et al., 2013](#)). De forma más concreta, en España las personas con Máster o Licenciatura universitaria, casi triplican el salario medio de aquellas con Estudios inferiores a Educación Secundaria Obligatoria —24.540 € frente a 9.437 € respectivamente para el año 2019— ([Ministerio de Educación y Formación Profesional, 2022](#)). Por tanto, si bien el nivel educativo no se puede equiparar automáticamente a la posición social dado que hay más variables que la configuran, la carencia de otras formas de medirla y la evidencia empírica muestran la idoneidad de utilizarlo.

Finalmente, como principal limitación metodológica cabe mencionar la disponibilidad de la EDM para un solo año, 2018. Esto condiciona todo el análisis, dado que la movilidad cotidiana y la movilidad residencial son analizadas en su relación, para la cual sólo existe evidencia empírica en dicho año, único en el cual coinciden EDM y EVR. Esta circunstancia impide analizar la evolución de la relación entre ambos tipos de movimientos en la ciudad de Madrid a lo largo de un periodo interanual y, con ello, observar la variación en el sentido y la intensidad de tal relación en distintos años. Por tanto, las conclusiones de los resultados han de ceñirse al año 2018.

RESULTADOS

La proximidad espacial en los desplazamientos residenciales y cotidianos en la ciudad de Madrid

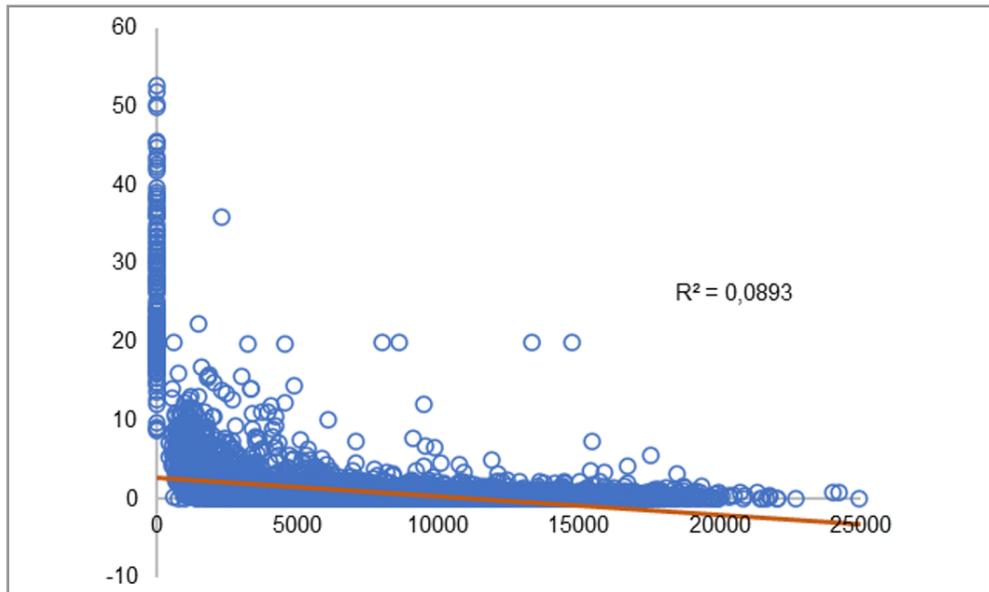
¿Responden los movimientos residenciales y cotidianos en la ciudad de Madrid a patrones de proximidad espacial? En las [figuras 1 y 2](#) se muestra que el principal destino

de ambos tipos de movilidad en Madrid a lo largo del año 2018 es el propio barrio, así como que el peso de los movimientos disminuye a medida que aumenta la distancia respecto al barrio de origen, mostrando la relevancia de la proximidad espacial. Por tanto, los desplazamientos están caracterizados por pautas de autocontención territorial.

No obstante, más que la distancia física, es la relación entre ambos tipos de movilidad lo que más contribuye a explicarlas. Como se aprecia en la [figura 3](#), hay una relación lineal muy intensa, con un R^2 de 0,78 entre el porcentaje de peso de los barrios de destino de ambas formas de desplazamiento. Se podría argumentar que esto sucede porque el principal destino de los desplazamientos en la ciudad de Madrid es el propio barrio, tal y como ha sido argumentado anteriormente. Sin embargo, excluyendo del análisis los barrios de origen y teniendo en cuenta exclusivamente los adyacentes a estos, se sigue dando una intensa -aunque menor- relación lineal, tal y como se muestra en la [figura 4](#).

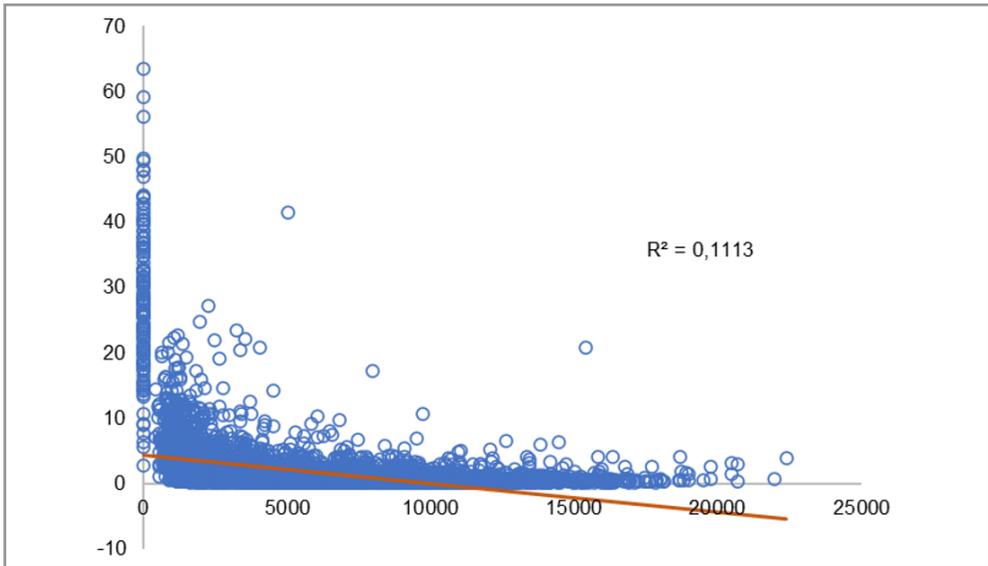
En otras palabras, los barrios de destino elegidos por las personas a la hora de cambiar de domicilio y de realizar su vida cotidiana son muy similares entre sí. Esto implica que existen pautas recurrentes de movilidad entre barrios, de manera que los desplazamientos cotidianos, con el conocimiento de otros lugares que implican y las redes de relaciones que generan en ellos, condicionan los potenciales destinos en los cambios domiciliarios. De la misma manera, los movimientos residenciales, en gran medida articulados por la proximidad espacial, inauguran nuevos centros de gravedad ([Bericat, 1994](#)), los cuales condicionan los nuevos desplazamientos cotidianos y generan pautas diarias de retorno al territorio en el que se encontraba el anterior hogar.

Figura 1. Relación entre la distancia entre los barrios y el porcentaje del flujo de movilidad residencial en 2018. Madrid.



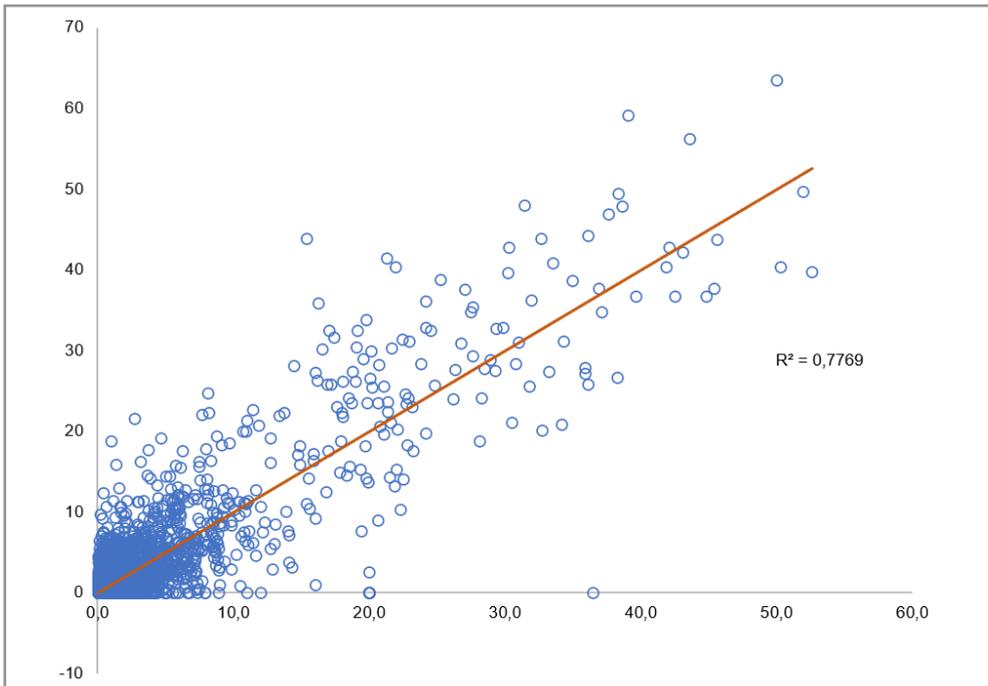
Fuente: Estadística de Variaciones Residenciales elaborada por el Ayuntamiento de Madrid. Elaboración propia.

Figura 2. Relación entre la distancia entre los barrios y el porcentaje del flujo de movilidad cotidiana en 2018. Madrid.



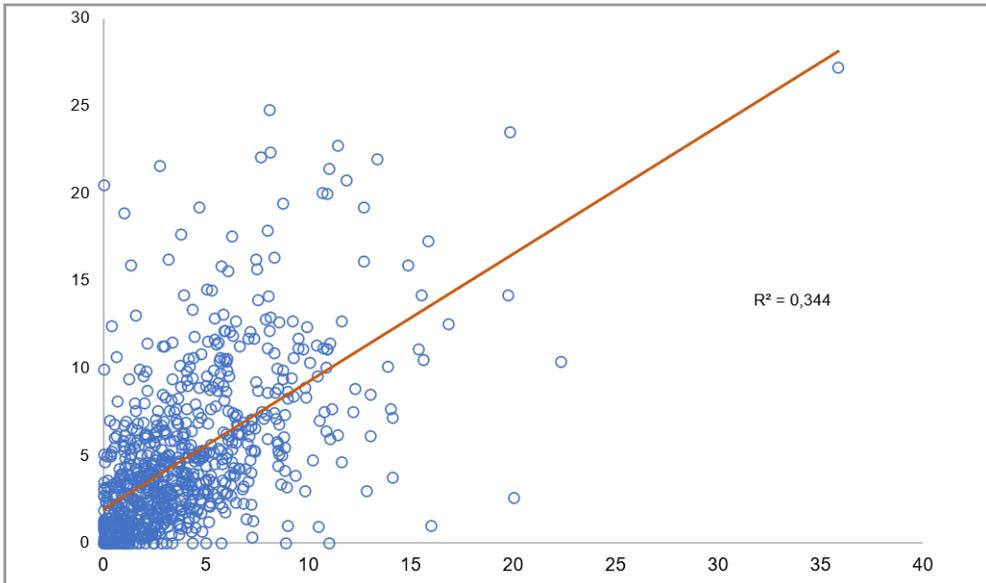
Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid. Elaboración propia.

Figura 3. Relación entre el flujo de movilidad residencial y cotidiana entre los barrios en 2018. Madrid.



Fuente: Estadística de Variaciones Residenciales y Encuesta Domiciliaria de Movilidad. Elaboración propia.

Figura 4. Relación entre el flujo de movilidad residencial y cotidiana entre los barrios contiguos en 2018. Madrid.



Fuente: Estadística de Variaciones Residenciales y Encuesta Domiciliaria de Movilidad. Elaboración propia.

El peso de la proximidad social y física en la movilidad

Ahora bien, ¿estas pautas recurrentes de movilidad entre barrios están condicionados a su vez por su distancia física y social? Para abordar estas cuestiones hemos utilizado la tecnología GIS. A partir de ella se ha realizado la [figura 5](#) tal y como ha sido detallado en el apartado de metodología. Cabe recordar que las líneas que conforman los polígonos constituyen los límites de los barrios administrativos de la ciudad de Madrid. Cuanto mayor es el valor de la línea -véase la leyenda, cuya clasificación se realiza en deciles-, y, por lo tanto, más oscura está representada, implica que es más intensa la diferencia de renta entre los barrios que separa en el año analizado (2018). Además, está representado un conjunto de buffers de los edificios residenciales agrandados 50 metros. Gracias a esta última técnica hemos podido dividir los límites administrativos en dos categorías. La primera es la que hemos llamado trama continua, es decir, aquellos límites que separan barrios cuyos edificios residenciales se encuentran a menos de 100 metros entre sí -por lo que comparten un mismo buffer-. La segunda es aquella que hemos nombrado trama discontinua, la cual implica aquellos límites que separan barrios cuyos edificios residenciales están a más de 100 metros, por lo que no comparten buffer.

La diferencia entre la trama continua y no continua en la ciudad de Madrid está relacionada con la historia de la ciudad. En la [Tabla 1](#) se muestra la menor disparidad de antigüedad de los edificios residenciales que constituyen entre sí una trama continua. Las explicaciones son diversas, y su indagación no es motivo de este artículo, sin embargo, cabe hacer una breve mención a la evolución histórica de Madrid para comprenderlo, así como a la generalización del uso del coche y la construcción de vías para su circulación.

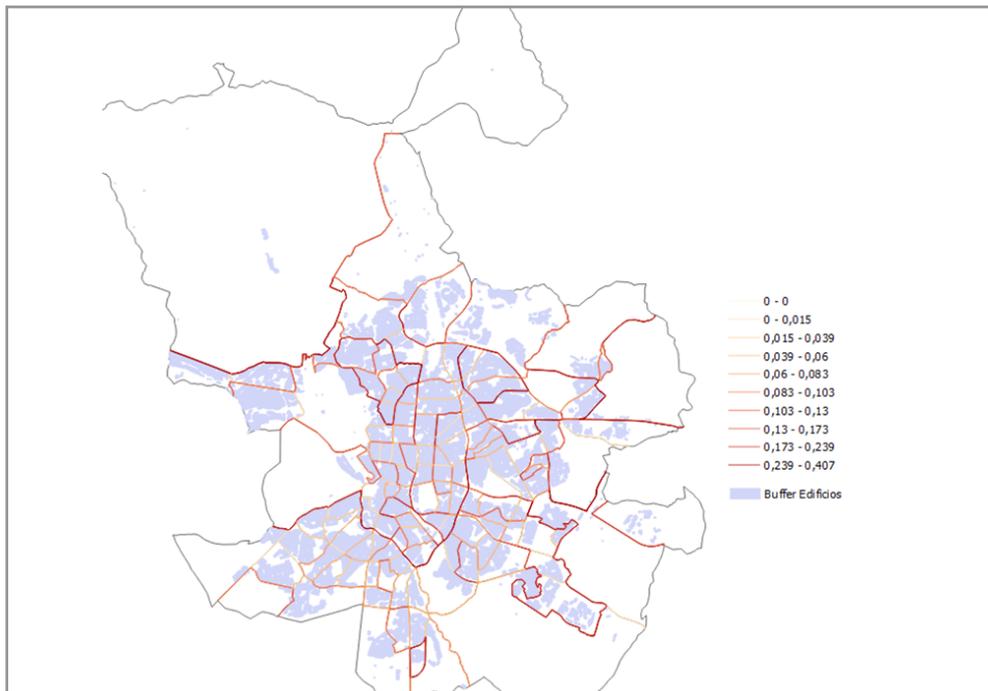
A finales del siglo XIX comenzó la construcción del primer Ensanche de Madrid, con el objetivo de expandir sus límites más allá de la última muralla que tuvo la ciudad, abarcando lo que ahora se llama la Almendra Central, circunvalada por la M30 —

construida en 1974—, una autopista urbana que constituye una importante barrera física entre los barrios que separa. Gran parte de los barrios exteriores a la M30 pertenecen a los antiguos municipios que fueron incorporados a Madrid entre 1947 y 1954 y que actualmente constituyen distritos —como por ejemplo Carabanchel o Vallecas, dividida actualmente entre Puente de Vallecas y Villa de Vallecas—. Las décadas de 1960 y 1970 vivieron un periodo de enorme urbanización motivada por la masiva llegada de población procedente del éxodo rural, proceso que fue ralentizándose en los años siguientes. En la década del 2000, en pleno auge de la burbuja inmobiliaria, se aceleró un nuevo proceso urbanístico en el que se construyeron nuevos ensanches, caracterizados por una baja densidad y rodeados en su mayoría de autovías y autopistas —como por ejemplo la A1 o la M45 respectivamente—, distanciándoles físicamente de los barrios contiguos (López de Lucio, 2016).

En relación con lo anterior, las diferencias entre trama continua y no continua implican desigualdades de renta diferenciales entre barrios adyacentes, de manera que los que constituyen la primera tienen una renta más similar entre sí que los que constituyen la segunda.

En la figura 6, se ha puesto en relación la movilidad residencial y cotidiana entre los barrios contiguos con la desigualdad de renta entre ellos. Para ello se ha clasificado esta desigualdad en deciles —situados en el eje horizontal, de manera que cuanto más alto es el decil, más elevada es la desigualdad—, y hemos situado en el eje vertical el porcentaje de desplazamiento residenciales y cotidianos entre barrios, en función de dichos deciles.

Figura 5. Mapa de la diferencia de renta entre los barrios de la ciudad de Madrid en 2018 y de sus edificios residenciales (ensanchados 50 metros).



Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares del INE y Catastro. Elaboración propia.

En 2018 existe una tendencia clara a disminuir los flujos de movilidad entre barrios a medida que aumenta la desigualdad económica entre ellos en ambos tipos de desplazamiento. Esto se da tanto en el total de movimiento como en los que se realizan en trama continua —menos de 100 metros en la leyenda del gráfico—. En cambio, en los que se realizan en trama discontinua no parece haber un patrón claro, aunque también desciende notablemente en los deciles de mayor desigualdad. Ello implica una menor posibilidad de interacción entre personas que proceden de territorios con disparidad de renta, contribuyendo a la segregación socioespacial de la ciudad de Madrid.

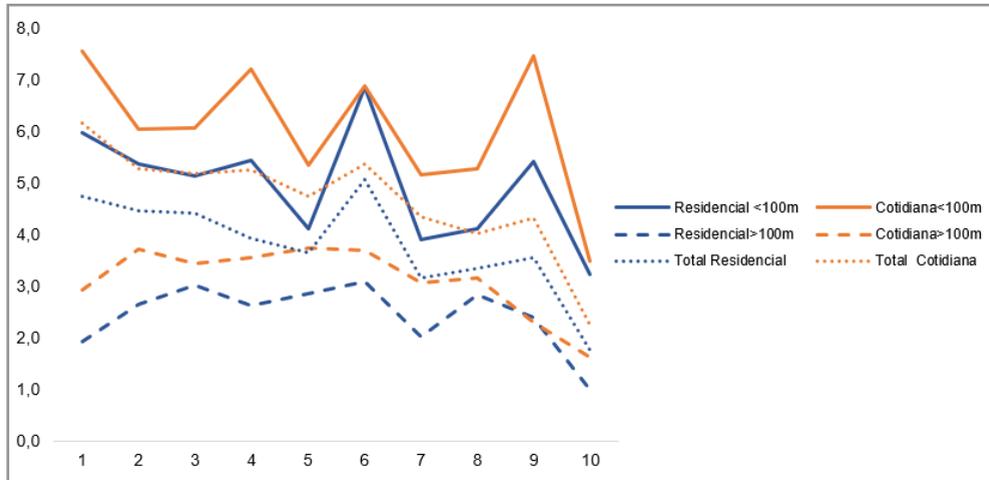
Por otro lado, la intensidad de flujos entre barrios es notablemente mayor cuando la trama es continua que cuando es discontinua. Esto implica que las barreras espaciales constituyen un importante freno a la movilidad residencial y cotidiana entre los barrios contiguos, evidenciando la importancia del territorio en la configuración social.

Tabla 1. Diferencia de antigüedad y de renta entre barrios contiguos en función de si constituyen trama continua o discontinua. Madrid, 2018.

	Trama continua	Trama discontinua	Total general
Media Diferencia Antigüedad (años)	9,9	14,7	12,1
Media Diferencia Renta (euros)	3616,6	4480,9	4016,0

Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares del INE y Catastro. Elaboración propia.

Figura 6. Porcentaje de flujo de movilidad residencial y cotidiana entre barrios contiguos según su desigualdad de renta y en función de si sus edificios residenciales están a más o menos de 100 metros entre sí. Madrid, 2018.



Fuente: Estadística de Variaciones Residenciales, Encuesta Domiciliaria de Movilidad y Catastro. Elaboración propia.

Gentrificación y (des)arraigo

Finalmente, ¿contribuyen los procesos de gentrificación a romper las dinámicas de proximidad espacial en los desplazamientos residenciales? En este apartado complementamos el conocimiento generado previamente sobre estos procesos —especialmente mediante técnicas cualitativas (Inzulza y Cárdenas, 2017; McElroy y Werth, 2019)—, a través de una metodología innovadora. En la [Tabla 2](#) se ha calculado la distancia media —medida en kilómetros— de los movimientos residenciales de las personas en la ciudad de Madrid en función de su posición social y de si el barrio del que salen o al que llegan (en 2018) ha estado o no en proceso de gentrificación durante los años previos y posteriores (2011-2019). Por tanto, se ha calculado tanto la distancia recorrida en las bajas residenciales como en las altas, es decir, tanto aquellos desplazamientos que tienen como origen el barrio como aquellos que lo tienen como destino. En suma, se trata de observar los efectos que los procesos de gentrificación tienen sobre la movilidad residencial, y no al contrario.

Los resultados muestran varias tendencias claras. En primer lugar, las personas que cambian de domicilio desde barrios que se encuentran en proceso de gentrificación, así como las que se mudan a ellos, se mueven a viviendas que están a menor distancia que en el caso de los que realizan estos procesos desde o hacia barrios que no se encuentran en dicho proceso. Una de las posibles causas es la mayor densidad y continuidad de la trama urbana en las zonas en las que se encuentran los barrios gentrificados, todos ellos en el interior de la Almendra Central (López-Gay et al., 2021). Esto permite una mayor proximidad espacial respecto al barrio de origen del desplazamiento, contribuyendo al mantenimiento de los lazos sociales ahí construidos.

En segundo lugar, y a pesar de lo señalado anteriormente, en los barrios en proceso de gentrificación hay una brecha mucho mayor entre las personas con estudios primarios y superiores que en los no gentrificados, especialmente cuando el movimiento residencial implica salir del barrio. Mientras que las personas con estudios primarios se desplazan desde los barrios gentrificados 4,2 km. de media, las que tienen estudios superiores se desplazan 3,3 km., lo que implica un 21,4% menos. En cambio, desde los barrios no gentrificados las distancias recorridas de media son 4,8 km. y 4,5 km. en cada nivel de estudios respectivamente, constituyendo un 6,2% menos. Esta importante diferencia en los barrios gentrificados puede contribuir a fomentar procesos de desarraigo mayores entre la población con estudios primarios, asociada a mayores niveles de precariedad, que aquella con estudios superiores.

Por último, tanto en las bajas residenciales como en las altas y tanto en los barrios gentrificados en como los que no lo están, las personas con estudios superiores se desplazan a menor distancia que aquellas con estudios primarios. En una ciudad en la que se opta principalmente por desplazarse dentro del mismo barrio y en entornos cercanos -tal y como ha sido evidenciado en esta investigación-, estos resultados parecen evidenciar las mayores dificultades de la población con estudios primarios para mantener esta pauta de movilidad, con las consecuencias que ello tiene sobre las relaciones sociales previamente constituidas.

Tabla 2. Distancia media recorrida (en km) en los desplazamientos residenciales en 2018 en función del nivel de estudios de las personas y de si el barrio está o no gentrificado (2011-2019).

	Total Bajas	Total Altas	Bajas Primarios	Bajas Superiores	Altas Primarios	Altas Superiores
No gentrificados	4,6	4,6	4,8	4,5	4,8	4,5
Gentrificados	3,7	3,4	4,2	3,3	3,7	3,2
Total barrios	4,5	4,5	4,8	4,4	4,7	4,4

Fuente: Estadística de Variaciones Residenciales y López-Gay et al. (2021). Elaboración propia.

CONCLUSIONES

Al principio del artículo se formulaban tres preguntas de investigación. En relación con la primera, los resultados muestran que los flujos de movilidad residencial y cotidiana registrados en Madrid a lo largo de 2018 están condicionados por patrones de proximidad espacial, corroborando la primera hipótesis. Esta conclusión está en línea con la literatura que señala la importancia de las redes familiares y sociales en los desplazamientos de los hogares en las ciudades del sur de Europa (Allen et al., 2004; Palomares-Linares et al., 2018). De acuerdo con estos autores, cabe plantear que la fuerza de atracción de los territorios próximos encuentra su causa en la importancia del rol de las familias y de las redes sociales en los cuidados no cubiertos por los Estados de Bienestar propios de las sociedades europeas meridionales (Andreotti et al., 2001). No obstante, el contraste de esta explicación requerirá de una investigación comparativa entre ciudades con regímenes de bienestar diferentes. En todo caso, y de acuerdo con este planteamiento, la proximidad espacial en los desplazamientos contribuye a mantener las redes que configuran los soportes socioexistenciales que permiten la reproducción de la vida (Santiago, 2021). Esto, a su vez, se confirma por la gran semejanza en los destinos de los desplazamientos cotidianos y residenciales.

A través de estos movimientos se configuran circuitos de reciprocidad entre territorios en los que las personas tienden a cambiar de domicilio hacia barrios con los que previamente tenían relaciones cotidianas -con la creación y mantenimiento de redes sociales que ello supone-. A su vez, los cambios de domicilio implican movimientos de retorno cotidianos debido al tejido social construido en el anterior barrio de residencia.

En segundo lugar, los resultados de esta investigación corroboran la segunda hipótesis, según la cual los flujos de movilidades residencial y cotidiana registrados en Madrid a lo largo de 2018 son más intensos en los barrios adyacentes que son, a su vez, más próximos desde el punto de vista social y físico. Ello implica que las fronteras sociales y físicas que configuran la ciudad de Madrid merman las interacciones sociales entre las personas que habitan los territorios adyacentes, contribuyendo a reproducir la segregación socioespacial. A su vez, la desigualdad social entre barrios contiguos está relacionada con la distancia física, de manera que los barrios que forman una trama continua entre sí tienen una renta más semejante que aquellos que constituyen una trama discontinua. La diferencia entre trama continua y discontinua está estrechamente relacionada con la historia de la ciudad de Madrid, pues los desarrollos urbanos recientes están caracterizados por una menor densidad y por estar separados entre sí por grandes infraestructuras de transporte destinadas al uso del automóvil.

Todo ello forma una triada entre movilidad, renta y (dis)continuidad física entre los barrios con importantes implicaciones para la disminución o amplificación de la segregación a través de su condicionamiento de las interacciones sociales. Las fuerzas que producen los movimientos (residenciales y cotidianos) en Madrid (en 2018) son la cercanía espacial y la homogeneidad social. Por tanto, en el caso madrileño la geografía de tales movimientos está definida por una articulación de proximidades socioespaciales que definen trayectos recurrentes y probables entre territorios social y espacialmente cercanos, así como desplazamientos infrecuentes e improbables entre territorios social y/o espacialmente distantes. Denominamos *cauces socioespaciales* al primer tipo de trayectos. En este artículo se propone dicho concepto para incluir la perspectiva territorial en el análisis de la movilidad residencial y cotidiana. Lejos de ser desplazamientos aleatorios, en el contexto de la ciudad de Madrid estos movimientos están articulados en 2018 por inercias y proximidades (*cauces*) físicas y sociales que dan forma socioespacial a la ciudad. Queda a disposición de futuras investigaciones la posibilidad de desafiar o corroborar la existencia de dichos cauces en ciudades con trayectorias socioespaciales similares y/o divergentes, así como contrastar su persistencia en el caso madrileño en diferentes años.

Por último, la hipótesis surgida de la tercera pregunta de investigación se ve refutada a la luz de los resultados. Según esta, los procesos de gentrificación contribuirían a mermar las estrategias de movilidad basadas en la proximidad espacial. Sin embargo, los barrios en proceso de gentrificación entre 2011 y 2019 se encuentran en el centro de la ciudad de Madrid, donde la trama urbana es densa y continua. Esta geografía explica que, en 2018, la distancia de los movimientos residenciales con destino u origen en tales espacios sea inferior a la de los movimientos cuyo origen o destino son barrios que no se encontraban en dicho proceso durante los años considerados. Esta característica territorial podría paliar los procesos de desarraigo generados por los desplazamientos provocados por los procesos de gentrificación.

No obstante, si se complementa el foco de la dimensión territorial con la individual, en los barrios en proceso de gentrificación (2011-2019) se observa una gran diferencia en la distancia de los movimientos residenciales registrados en 2018 entre las personas con estudios primarios -asociadas a un mayor nivel de precariedad- y aquellas con estudios superiores. En un contexto de gentrificación expansiva en todo el centro de Madrid (Ardura et al., 2021), son estas últimas las que tienen el poder adquisitivo necesario para continuar viviendo en él o en sus alrededores, pudiendo mantener las estrategias de proximidad espacial. Por el contrario, la población con estudios primarios, aquella que requiere de mayor apoyo de sus redes sociales y familiares para aportar y recibir los recursos que no suministra ni el Estado ni el mercado (van Groenou y Van Tilburg, 2003), tiene mayores dificultades para cambiar de domicilio en el entorno próximo, contribuyendo a intensificar las dinámicas de desarraigo (Katz, 2001; Luke y Kaika, 2019; Elliott-Cooper, et al., 2020).

FINANCIACIÓN

Esta investigación es parte del programa “Comunidades resilientes, arraigo local y redes sociales en la ciudad global. El caso de Madrid desde un enfoque comparado” (COMURES-CM), con referencia H2019/HUM-5738, dirigido por Margarita Barañano Cid y financiado por la Comunidad de Madrid y el Fondo Social Europeo.

REFERENCIAS

- Allen, J., Barlow, J., Leal, J. & Maloutas, T. (2004). *Housing and Welfare in Southern Europe*. Oxford: Blackwell.
- Andújar, A. (2017). Movilidad residencial y re-composición social del espacio urbano en el municipio de Madrid. *Papers: Revista de Sociología*, 102(4), 761-792.
<https://doi.org/10.5565/rev/papers.2419>
- Andreotti, A., García, M., Gómez, A., Hespanha, P., Kazepov, Y. & Mingione, E. (2001). Does a Southern European model exist? *Journal of European Area Studies*, 9(1), 43-62.
<https://doi.org/10.1080/14608460120061948>
- Ardura, A., Lorente, I., & Sorando, D. (2021). Vivir en la incertidumbre: burbuja de alquiler y olas de gentrificación entre crisis en Madrid. *Revista INVI*, 36(101), 56-82.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000100056>
- Åslund, O., & Skans, O. (2010). Will I see you at work? Ethnic workplace segregation in Sweden, 1985–2002. *Industrial and Labor Relations Review*, 63(3), 471-493.
<https://doi.org/10.1177/001979391006300306>
- Barañano, M., y Ariza, J. (2021). Complejidades e incertidumbres en torno al impacto de la COVID-19 en las grandes ciudades: entre los arraigos y las movilidades. En O. Salido, y

- M. Massó (Eds.), *Sociología en tiempos de pandemia. Impactos y desafíos sociales de la crisis COVID-19* (pp. 91-102). FES.
- Bericat, E. (1994). *Sociología de la movilidad espacial: el sedentarismo nómada*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS).
- Bonvalet, C. (2003). *La famille-entourage locale*. *Population*, 58, 9-43.
- Bourdieu, P. (2003). *Las estructuras sociales de la economía*. Barcelona: Anagrama.
- Chamboredon, J. C., & Lemaire, M. (1970). Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. *Revue française de sociologie*, 3-33.
- Clapham, D. (2002). Housing pathways: A post modern analytical framework. *Housing, theory and society*, 19(2), 57-68. <https://doi.org/10.1080/140360902760385565>
- Coulter, R., Van Ham, M. & Feijten, P. (2011). A longitudinal analysis of moving desires, expectations and actual moving behaviour. *Environment and Planning A*, 43(11), 2742-2760. <https://doi.org/10.1068/a44105>
- Cooke, T. J., & Denton, C. (2015). The suburbanization of poverty? An alternative perspective. *Urban Geography*, 36(2), 300-313. <https://doi.org/10.1080/02723638.2014.973224>
- Cooper, M. (2022). *Los valores de la familia: entre el neoliberalismo y el nuevo social-conservadurismo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Di Virgilio, M. (2011). La movilidad residencial: una preocupación sociológica. *Territorios*, 2(25), 173-190. <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1851>
- Di Virgilio, M. (2014). Diferencias sociales en los procesos de movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Quivera*, 16 (1), 11-37. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/35531>
- Donzelot, J., & Jaillet, M. (1997). *Séminaire sur les zones urbaines défavorisées en Europe et en Amérique du Nord*. Paris: Plan Urbain.
- Elliott-Cooper, A., Hubbard, P., & Lees, L. (2020). Moving beyond Marcuse: Gentrification, displacement and the violence of un-homing. *Progress in Human Geography*, 44(3), 492-509. <https://doi.org/10.1177/0309132519830511>
- Ellis, M., Richard W., & Virginia P. (2004). Work Together, Live Apart? Geographies of Racial and Ethnic Segregation at Home and at Work. *Annals of the Association of American Geographers*, 94(3), 620-637. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2004.00417.x>
- Ferrera, M. (1996). The 'Southern Model' of welfare in Social Europe. *Journal of European Social Policy*, 6(1), 17-37.
- Galster, G., & Turner, L. M. (2017). Status discrepancy as a driver of residential mobility: Evidence from Oslo. *Environment and Planning A*, 49(9), 2155-2175. <https://doi.org/10.1177/0308518X17717067>
- Hamnett, C. (2021). The changing social structure of global cities: Professionalisation, proletarianisation or polarisation. *Urban Studies*, 58(5), 1050-1066. <https://doi.org/10.1177/0042098020940556>
- Hank, K. (2007). Proximity and contacts between older parents and their children: A European comparison. *Journal of Marriage and Family*, 69(1), 157-173. <https://doi.org/10.1111/j.1741-3737.2006.00351.x>
- Harvey, D. (1974). Class-monopoly rent, finance capital and the urban revolution. *Regional Studies*, 8(3-4), 239-255.
- He, Q., Boterman, W., Musterd, S., & Wang, Y. (2022). Perceived social distance, socioeconomic status and adaptive residential mobility in urban China. *Habitat International*, 120, 102500. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2021.102500>

- Hedman, L. (2013). Moving near Family? The Influence of extended family on neighbourhood choice in an intraurban context, *Population, Space and Place*, 19(1), 32-45. <https://doi.org/10.1002/psp.1703>
- Hochstenbach, C. & Musterd, S. (2018). Gentrification and the suburbanization of poverty: changing urban geographies through boom and bust periods. *Urban Geography*, 39(1), 26-53. <https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1276718>
- Inzulza, J., y Cárdenas, A. (2017). Desplazamiento subsidiario: efectos de gentrificación contemporánea en barrios céntricos en reconstrucción post-terremoto. El caso de Talca, Chile. *Cuadernos Geográficos*, 56(3), 268-291. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/147567>
- Jaramillo, S. (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: Universidad de Los Andes.
- Katz, C. (2001). Vagabond capitalism and the necessity of social reproduction. *Antipode*, 33(4), 709-728. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00207>
- Kesteloot, C. (2005). Urban socio-spatial configurations and the future of European cities. In Y. Kazepov (Ed.), *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion* (pp. 123-148). London: Routledge.
- Leal, J. (2004). Segregation and Social Change in Madrid Metropolitan Region. *The Greek Review of Social Research*, 113, 81-104. <https://doi.org/10.12681/grsr.9219>
- Lees, L. & Robinson, B. (2021). Beverley's Story: Survivability on one of London's newest gentrification frontiers. *City*, 25(5-6): 590-613. <https://doi.org/10.1080/13604813.2021.1987702>
- Leontidou, L. (1993). Postmodernism and the City: Mediterranean Versions. *Urban Studies* 30 (6): 949-965. <https://doi.org/10.1080/00420989320080881>
- Leontidou, L. (1996). Alternatives to Modernism in (Southern) Urban Theory: Exploring in-Between Spaces. *International Journal of Urban and Regional Research* 20 (2): 180-197. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1996.tb00310.x>
- López de Lucio, R., Ardura, A., Bataller, J., y Tejera, J. (2016). *Madrid, 1900-2010. Guía de Urbanismo y Diseño Urbano*. Ayuntamiento de Madrid.
- López-Gay, A. (2018). Cambio en la composición social y gentrificación en Barcelona: una mirada a través de los flujos migratorios y residenciales. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (60), 80-93.
- López-Gay, A., Andújar-Llosa, A. & Salvati, L. (2020). Residential Mobility, Gentrification and Neighborhood Change in Spanish Cities: A Post-Crisis Perspective. *Spatial Demography*, 8, 351-378. <https://doi.org/10.1007/s40980-020-00069-0>
- López-Gay, A., Sales-Favà, J., Solana-Solana, M., Fernández, A. & Peralta, A., (2021). El avance de la gentrificación en Barcelona y Madrid, 2011-2019: análisis socioespacial a partir de un índice de gentrificación. *Estudios GeoFiguras*, 82(291), e084. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202195.095>
- Luke, N., & Kaika, M. (2019). Ripping the Heart out of Ancoats: Collective Action to Defend Infrastructures of Social Reproduction against Gentrification. *Antipode*, 51(2), 579-600. <https://doi.org/10.1111/anti.12468>
- Marcińczak, S., Tammaru, T., Strömngren, M., & Lindgren, U. (2015). Changing patterns of residential and workplace segregation in the Stockholm metropolitan area. *Urban Geography*, 36(7), 969-992. <https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1012364>
- Marcuse, P. (1985). Gentrification, abandonment and displacement: connections, causes and policy responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28(1), 195-240. https://openscholarship.wustl.edu/law_urbanlaw/vol28/iss1/4/

- Massey, D. S., & Denton, N. A. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces* 67, 281-315. <https://doi.org/10.2307/2579183>
- McElroy, E., & Werth, A. (2019). Deracinated dispossessions: On the foreclosures of “gentrification” in Oakland, CA. *Antipode*, 51(3), 878-898. <https://doi.org/10.1111/anti.12528>
- Ministerio de Educación y Formación Profesional (2022). *Sistema estatal de indicadores de la educación*. <https://www.educacionyfp.gob.es/inee/indicadores/sistema-estatal.html>
- Morán, M. (2007). Espacios y ciudadanos: los lugares de la narración clásica de la ciudadanía. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (119), 11-34. <https://doi.org/10.2307/40184785>
- Moro, E., Calacci, D., Dong, X., & Pentland, A. (2021). Mobility patterns are associated with experienced income segregation in large US cities. *Nature Communications*, 12, 4633. <https://doi.org/10.1038/s41467-021-24899-8>
- Mulder, C. H., & Cooke, T. J. (2009). Family ties and residential locations. *Population, Space and Place*, 15, 299-304. <https://doi.org/10.1002/psp.556>
- Musterd, S., van Gent, W. P., Das, M. & Latten, J. (2016). Adaptive behaviour in urban space: Residential mobility in response to social distance. *Urban Studies*, 53(2), 227-246. <https://doi.org/10.1177/0042098014562344>
- Oberti, M., & Prêteceille, E. (2016). *La ségrégation urbaine*. París: La Découverte.
- Observatorio Metropolitano (2013). *Del Madrid global a la crisis urbana. Hacia la implosión social. Paisajes devastados: después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*. Madrid : Traficantes de Sueños.
- Palomares-Linares, I., Duque, R., y Susino, J. (2019). El papel de las redes familiares en las decisiones de inmovilidad espacial en el área metropolitana de Granada. *Revista Internacional de Sociología*, 77(2), e129. <https://doi.org/10.3989/ris.2019.77.2.18.052>
- Palomares-Linares, I., Fuster, N., y Susino, J. (2018). El efecto barrio en la inmovilidad residencial en Granada. *Anduli, Revista Andaluza de Ciencias Sociales*, (17), 23-46. <https://doi.org/10.12795/anduli.2018.i17.02>
- Park, Y. M., & Kwan, M. (2018). Beyond residential segregation: A spatiotemporal approach to examining multi-contextual segregation. *Computers, Environment and Urban Systems*, 71, 98-108. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2018.05.001>
- Rainer, H., & Siedler, T. (2012). Family location and caregiving patterns from an international perspective. *Population and Development Review*, 38(2), 337-351. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1577558>
- Requena, M., Salazar, L., & Radl, J. (2013). *La estratificación social*. Madrid. UNED, McGraw Hill
- Salvati, L., & Gargiulo, V. (2014). Unveiling Urban Sprawl in the Mediterranean Region: Towards a Latent Urban Transformation? *International Journal of Urban and Regional Research* 38 (6): 1935–1953. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12135>
- Santiago, J. (2021). *Caras y soportes de la vulnerabilidad*. Los Libros de la Catarata.
- Sendra, P., & Senett, R. (2021). *Diseñar el desorden. Experimentos y disrupciones en la ciudad*. Madrid: Alianza Editorial.
- Sharkey, P. (2012). Residential Mobility and the Reproduction of Unequal Neighborhoods. *Cityscape*, 14(3), 9-31. <https://doi.org/10.1111/cico.12515>
- Sheller, M., & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

- Slater, T. (2009). Missing Marcuse: On gentrification and displacement. *City*, 13(2-3), 292-311. <https://doi.org/10.1080/13604810902982250>
- Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00249>
- Sorando, D., y Leal, J. (2019). Distantes y desiguales. *Reis: Revista española de investigaciones sociológicas*, (167), 125-147. <https://doi.org/10.5477/cis/reis.167.125>
- Strömberg, M., Tammaru, T., Danzer, A., van Ham, M., Marcińczak, S., Stjernström, O. & Lindgren U. (2014). Factors shaping workplace segregation between natives and immigrants. *Demography*, 51(2), 645-671. <https://doi.org/10.1007/s13524-013-0271-8>
- Susino, J. (2003). *Movilidad residencial: Procesos demográficos, estrategias familiares y estructura social* [Tesis doctoral]. Universidad de Granada. <http://hdl.handle.net/10481/36716>
- Tammaru, T., van Ham, M., Marcińczak, S., & Musterd, S. (2016). (eds.). *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities: East Meets West*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315758879>
- Van Groenou, M., & Van Tilburg, T. (2003). Network size and support in old age: differentials by socio-economic status in childhood and adulthood. *Ageing and Society*, 23(5), 625-645. <https://doi.org/10.1017/S0144686X0300134X>
- Van Ham, M., Manley, D., Bailey, N., Simpson, L., & Maclennan D. (Eds.). (2012). *Understanding Neighbourhood Dynamics: New Insights for Neighbourhood Effects Research*. Dordrecht: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-94-007-4854-5>
- Van Ham, M., Uesugi, M., Tammaru, T., Manley, D., & Janssen, H. (2020). Changing occupational structures and residential segregation in New York, London and Tokyo. *Nature Human Behaviour*, 4(11), 1124-1134. <https://doi.org/10.1038/s41562-020-0927-5>
- Van Ham, M., Tammaru, T., Ubarevičienė, R., & Janssen, H. (2021). *Urban Socio-Economic Segregation and Income Inequality: A Global Perspective*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1073/pnas.1802537115>
- Wang, Q., Phillips, N. E., Small, M. L. & Sampson, R. J. (2018). Urban mobility and neighborhood isolation in America's 50 largest cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 115(30), 7735-7740. <https://doi.org/10.1073/pnas.1802537115>