

MOVILIDAD COTIDIANA Y DESIGUALDADES SOCIALES EN ÁREAS DE EXPANSIÓN DE MAR DEL PLATA Y LA PLATA. EL IMPACTO DIFERENCIAL DE LA PANDEMIA EN BARRIOS CERRADOS, POPULARES Y DE CLASES MEDIAS

ESPACIO ABIERTO

VIOLETA VENTURA - violetaventura.lp@gmail.com
*Laboratorio de Estudios en Cultura y Sociedad, Universidad Nacional de
La Plata / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas,
Argentina*

FEDERICO ORIOLANI - fed_e86@hotmail.com
*Instituto de Investigaciones sobre Sociedades, Territorios y Culturas,
Universidad Nacional de Mar del Plata / Consejo Nacional de
Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina*

FLORENCIA MUSANTE - flormusante@gmail.com
*Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales,
Universidad Nacional de La Plata / Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina*

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s16668979/kivhl5eca>
DOI: <https://doi.org/10.62174/arg.2025.10837>

FECHA DE RECEPCIÓN: 15-11-2024
FECHA DE ACEPTACIÓN: 24-9-2025

Resumen

En este artículo analizaremos cómo las restricciones estatales a la circulación para combatir la pandemia del COVID-19, impactaron diferencialmente en la movilidad cotidiana de lxs residentes de distintos sectores sociales que habitaban las áreas de expansión de Mar del Plata y La Plata. A partir de ello problematizamos cómo se configuraron y reconfiguraron los modos de habitar. El análisis se estructura alrededor de dos ejes: por un lado, analizamos los “circuitos cotidianos” y la organización cotidiana en los hogares de lxs residentes de áreas de expansión antes, durante y después de la pandemia; por otro, nos adentramos en los medios de transporte, modos y habilidades para utilizarlos.

Sostenemos que el nuevo contexto profundizó las desigualdades en el modo de habitar de los sectores que viven en las áreas de expansión de ambas ciudades debido a las posibilidades diferenciales de reemplazar y modificar las movilidades cotidianas para obtener los resultados esperados. Al mismo

tiempo, encontramos que, mientras los sectores medios y altos contaron con posibilidades aventajadas producto de su condición estructural, fueron justamente las habilidades, las redes sociales previas a la pandemia y los conocimientos específicos de los sectores populares los que les permitieron amortiguar los efectos diferenciales del aislamiento.

El artículo se basa en un corpus de 60 entrevistas en profundidad realizadas en distintos tipos residenciales (barrios populares, barrios cerrados y barrios abiertos de clases medias) de las áreas de expansión de Mar del Plata y La Plata.

Palabras claves: Movilidad cotidiana, áreas de expansión, tipos residenciales, desigualdades sociales

DAILY MOBILITY AND SOCIAL INEQUALITIES IN EXPANDING AREAS OF MAR DEL PLATA AND LA PLATA. THE DIFFERENTIAL IMPACT OF THE PANDEMIC ON GATED COMMUNITIES, POPULAR NEIGHBORHOODS, AND MIDDLE-CLASS NEIGHBORHOODS

Abstract

In this article, we will analyse how state restrictions on movement to combat the COVID-19 pandemic had a differential impact on the daily mobility of residents from different social sectors living in the expansion areas of Mar del Plata and La Plata. Based on this, we will examine how ways of living were configured and reconfigured. The analysis is structured around two axes: on the one hand, we analyse the 'daily circuits' and daily organisation in the homes of residents of expansion areas before, during and after the pandemic; on the other hand, we delve into the means of transport, modes and skills for using them. We argue that the new context deepened inequalities in the way of living of the sectors living in the expansion areas of both cities due to the differential possibilities of replacing and modifying daily mobility to obtain the expected results. At the same time, we found that while the middle and upper classes had advantages due to their structural condition, it was precisely the skills, pre-pandemic social networks, and specific knowledge of the low-income classes that allowed them to cushion the differential effects of isolation. The article is based on a corpus of 60 in-depth interviews conducted in different types of residential areas (popular neighbourhoods, gated communities, and open middle-class neighbourhoods) in the expanding areas of Mar del Plata and La Plata.

Keywords: Daily mobility, expansion areas, residential types, social inequalities

1. Introducción

Este trabajo es parte de un proyecto mayor en el cual se desarrolló una investigación comparativa sobre el habitar cotidiano y la imaginación geográfica –antes y durante

la pandemia– de lxs residentes de seis ciudades argentinas¹. En este artículo retomamos el trabajo de campo realizado en las ciudades de La Plata y Mar del Plata, para trabajar sobre el impacto que las restricciones a la movilidad cotidiana tuvieron en los modos de habitar de estos residentes y cómo esto incide en los procesos de desigualdad social.

La movilidad es un eje rector del mundo global contemporáneo (Urry, 2007), estrechamente imbricado con las formas en que las ciudades son vividas (Imilán y Jirón, 2018). El “giro de la movilidad” (Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007) es entonces central para comprender la constitución; de la ciudad a partir de múltiples flujos, interacciones y vinculaciones desde lo local a lo global (Jensen, 2009). Más aún la movilidad cotidiana (y su espacialidad) en algunas ocasiones, es causa y en otras consecuencia de relaciones desiguales (Jirón, Langue y Bertrand, 2010); es por tanto, un lente privilegiado para conocer las desigualdades más profundas de la vida urbana.

En Argentina, la crisis del Covid-19 fue gestionada mediante un enfoque tecnocrático estructurado alrededor del confinamiento en las viviendas particulares y el distanciamiento social, lo cual implicó nuevas formas de habitar la ciudad y desplazarnos en ellas. En nuestras ciudades extensas y difusas, esto fue aún más claro ya que sus disputados espacios de borde –caracterizados por una creciente suburbanización de sectores sociales diversos–, configuran condiciones previas y diferenciales de movilidad que se imprimen en la organización de la vida cotidiana de sus habitantes. Es por ello que las restricciones a la circulación a partir de la pandemia del Covid-19, significaron un cambio abrupto en los modos de habitar las zonas de expansión². Implicaron nuevos recorridos posibles y restringieron otros,

¹ El proyecto PISAC “Flujos, fronteras y focos. La imaginación geográfica en seis periferias urbanas de la Argentina durante la pandemia y la pos pandemia del COVID19” que se desarrolló en las ciudades de San Miguel de Tucumán, La Plata, Mar del Plata, Resistencia, San Salvador de Jujuy y Bariloche.

² El 12 de marzo de 2020, el gobierno nacional argentino declaró la emergencia sanitaria nacional, en sintonía con la proclamación de la OMS que identificaba el nuevo coronavirus como una pandemia. El 20 de marzo del 2020, el Poder Ejecutivo Nacional por DNU 297/ 2020 decretó Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), al que adhirió la provincia de Buenos Aires y fue ratificado a nivel municipal tanto en La Plata como en Mar del Plata. A partir de entonces, los niveles locales establecieron un conjunto de normas y restricciones que identificaban quienes serían reconocidos

al tiempo que demandaron un proceso de adaptación de los espacios residenciales, elementos que reforzaron y profundizaron las desigualdades preexistentes.

Desde diferentes enfoques metodológicos y disciplinares, diversas investigaciones problematizaron los impactos de la pandemia en la vida cotidiana. Dando cuenta de la complejidad del problema, la relación entre la dinámica del hogar en el contexto de confinamiento y las desigualdades sociales, entonces ha sido estudiada acentuando diferentes aspectos: la dimensión emocional (García Bastán, Paulín y Arias, 2025); las cargas diferenciales de tareas de cuidado según las clases sociales y el género (Boniolo y Ojeda, 2024), la relación entre tecnologías digitales y desigualdades en la escolaridad (Lemus, Benítez Larghi y Duek, 2023); las repercusiones psico sociales del aislamiento en niños y adolescentes y su impacto en la escolaridad y en la vida familiar (Gomez y Laino, 2022), así como la forma en que las vejeces (Osorio Parraguez, Jorquera y Araya Tessini, 2021) y las juventudes (Monti, 2023) afrontaron de modo diferencial el aislamiento; o las desigualdades puestas en juego en el teletrabajo (Actis Di Pasquale, Iglesias Onofrio, Pérez de Guzmán y Viego, 2021). Estas son solo algunas de las innumerables dimensiones que se analizaron. En el marco de estos debates, la pregunta por la relación entre las formas de movilidad y los modos de vida, así como entre la movilidad y las desigualdades socioeconómicas y su inscripción territorial (Lulle y Di Virgilio, 2021) son dos núcleos centrales en los cuales inscribimos nuestra pregunta de investigación.

De acuerdo con Kaufmann, Bergman y Joye (2004), partimos de la idea de que la capacidad para moverse es un recurso de integración social y un tipo particular de capital. Moverse es una forma de habitar en movimiento (Sheller y Urry, 2006) que, al hacerlo, genera una experiencia social, cultural y política, al tiempo que reproduce relaciones de poder (Creswell, 2010). Esto pone en discusión no sólo el acceso a los recursos e infraestructuras disponibles, sino también las habilidades y conocimientos que las personas tienen para hacer y moverse en la ciudad. En

como personal esencial y determinaban otros casos exceptuados del ASPO, que serían prorrogados por sucesivos períodos como los únicos autorizados a circular.

términos de Kaufmann et al (2004) cada individuo y grupo es caracterizado por su propensión para moverse dentro del espacio geográfico, social y económico. El ajuste de estas aptitudes es lo que los autores denominan “motility”, definida como aquellos factores –relacionados al acceso a recursos, las habilidades y condiciones para hacer uso de éstos y su apropiación–, que permiten a una persona estar en movimiento en el espacio. En concordancia, Jirón, Langue y Bertrand (2010) sostienen que la movilidad no debe analizarse únicamente contemplando la localización de infraestructura o los sistemas de transporte, sino que deben analizarse además en relación a las barreras culturales que restringen o permiten la movilidad. En este sentido moverse en la ciudad implica barreras financieras (el costo económico), físicas (distancias, condiciones y mantenimiento de la infraestructura, etc.), organizacionales y sociales (distintas actividades y formas de coordinar nuestra vida cotidiana), temporales (uso y disponibilidad de tiempo) y tecnológicas (uso y disponibilidad de tecnología).

Partimos de la hipótesis de que analizar las movilidades cotidianas de los distintos tipos residenciales permite ahondar en las dinámicas de desigualdad social que atraviesan el habitar en un evento disruptivo como la pandemia, pero también en el estado ordinario de la vida cotidiana.

Desde este andamiaje conceptual, analizamos cómo las restricciones a la circulación para combatir la pandemia impactaron diferencialmente en la movilidad cotidiana de personas de distintos sectores sociales que habitaban en ese momento las periferias urbanas de Mar del Plata y La Plata. A partir de ello problematizamos cómo se configuraron y reconfiguraron los modos de habitar de distintos sectores sociales en áreas de expansión de ambas ciudades. Analizamos nuevos y preexistentes flujos que, a decir de Kellerman (2006), influyeron en las prácticas, experiencias y percepciones del lugar, en la subjetividad y en la identidad, y se expresaron de modo desigual en estas áreas en expansión.

Nuestro análisis se estructura alrededor de dos aspectos. El primero: los “circuitos cotidianos” de lxs residentes de áreas de expansión antes, durante y después de la pandemia. Reconstruiremos los modos en que las restricciones a la circulación

impactaron en los desplazamientos de los diferentes sectores sociales, los circuitos que se detuvieron y los que se reconfiguraron. Analizaremos también cómo esos cambios fueron representados en términos de alivios, beneficios, dificultades y peligros. A su vez, nos adentramos en la reorganización de las dinámicas cotidianas de los hogares. Trabajaremos sobre los impactos que las restricciones a la circulación tuvieron al interior de los hogares, para observar específicamente los nuevos arreglos diferenciales que se establecieron según género.

El segundo eje de análisis lo denominamos “medios de transporte, saberes y modos de uso”. Acceder a los medios de transporte público o tener movilidad propia aparecen como elementos tan importantes como poseer los permisos necesarios para circular, estar cerca de las vías de comunicación, o tener las habilidades para evitar controles y/o sortear obstáculos durante el trayecto. También tener conectividad a internet, contar con dispositivos tecnológicos y saber hacer y usar esas herramientas configuran el amplio espectro de dispositivos que permiten y habilitan formas de movilidad físicas y virtuales (Gutiérrez, 2012; Urry, 2002)³. Mostraremos que, durante la cuarentena, estas posibilidades desiguales y preexistentes repercutieron de manera desigual en distintos tipos residenciales, lo que permite dar cuenta de las potencialidades y limitaciones para moverse y habitar la ciudad.

947

Partiendo de allí, los resultados de la investigación se presentan en tres apartados estructurados en torno a los tipos residenciales estudiados: barrios cerrados, barrios abiertos de clases medias y barrios populares. En ellos analizaremos cómo se pusieron en juego los ejes analíticos antes mencionados en las vidas y desplazamientos cotidianos de los residentes de los distintos tipos residenciales.

Respecto a nuestros hallazgos, sostendremos que las restricciones durante la pandemia generaron nuevos y distintos desplazamientos, diferenciados principalmente según clase y género. El nuevo contexto profundizó las desigualdades en el modo de habitar de los sectores que viven en las áreas de

³Al hablar de movilidad “virtual” hacemos referencia a la movilidad a través de telecomunicaciones. Este tipo de movیلidades suprime el desplazamiento (Gutiérrez, 2012).

expansión de ambas ciudades debido a las posibilidades diferenciales de reemplazar y modificar las movilidades cotidianas para obtener los resultados esperados, situaciones determinadas no sólo por el acceso a recursos, sino también por las habilidades y conocimientos para hacer uso de éstos. Complementariamente encontramos que, mientras los sectores medios y altos contaron con posibilidades aventajadas producto de su condición estructural, fueron justamente las habilidades, las redes sociales previas a la pandemia y los conocimientos específicos de los sectores populares los que les permitieron amortiguar los efectos diferenciales del aislamiento.

En relación a la metodología, es de destacar que en el proyecto general se seleccionó en cada ciudad un área de expansión caracterizada por la heterogeneidad social. Al interior de estas áreas, a su vez, se buscó delimitar tres contextos de observación específicos: barrios cerrados; barrios abiertos de clases medias y barrios populares y en base a ello se construyó un corpus a partir de entrevistas, relevamiento de medios y de políticas públicas. En este artículo trabajamos con un corpus de 60 entrevistas, 30 correspondientes a Mar del Plata y 30 a La Plata. En Mar del Plata, el trabajo de campo se llevó a cabo en el periurbano sur. La zona se caracteriza por un crecimiento exponencial en las últimas décadas, por constituirse como un territorio con marcada heterogeneidad social debido a la proliferación de urbanizaciones cerradas, la consolidación de barrios populares y la densificación de barrios habitados por clases medias (Oriolani, 2023). En La Plata, trabajamos en el oeste de la ciudad, un eje de expansión en el cual la tradicional producción fruti-hortícola convive con la acelerada multiplicación de los usos del suelo. Dentro de los nuevos usos, el residencial se caracteriza por su diversificación creciente, encontrando asentamientos populares, urbanizaciones de clase medias y barrios cerrados. A fin de dar cuenta de la heterogeneidad socioespacial de cada lugar, entonces, el criterio principal para la conformación del corpus de entrevistas fue un “muestreo teórico” organizado en torno a la variabilidad residencial de cada zona; secundariamente se contemplaron el género y la edad de las personas entrevistadas. En ambas ciudades el trabajo de campo se realizó entre mayo y septiembre de 2021.

2. Movilidad cotidiana en tres tipos residenciales

2.1. Barrios cerrados

A.- Circuitos

Antes de la pandemia, la vida cotidiana de quienes vivían en barrios cerrados estaba signada por una continua organización de tiempos, trayectorias, esquemas y movilidades, que necesitaba de múltiples coordinaciones y arreglos para garantizar la dinámica laboral, educativa y familiar. La distancia respecto a los lugares de trabajo y las instituciones educativas implicaba que durante la semana los barrios cerrados funcionaran como espacios residenciales para ir a dormir.

Salir temprano y volver a última hora, marcaba –como veremos también en los sectores medios– la dinámica cotidiana de muchxs de quienes viven en estos barrios. La distancia y el tiempo que implicaban estos circuitos, lxs llevaban a buscar espacios de descanso intermedios y hacer tiempo para transitar la jornada. En las familias con hijxs a cargo estos arreglos entre lugares y circuitos se complejizaban.

La pandemia y el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) implicó en todos los casos una re-organización de la vida cotidiana y de estos circuitos de desplazamiento y movilidad, aunque en sentidos distintos. Mientras que Arturo (médico de 43 años) por ser trabajador esencial de la salud, siguió transitando la ciudad de manera continua, otrxs residentes de barrios cerrados re-acomodaron su trabajo desde sus casas, adaptándolos a la virtualidad. Asimismo, si bien en los momentos de mayores restricciones los retenes y controles funcionaron como barreras a la circulación y al ingreso a la ciudad, los mismos eran sorteados sin dificultades cuando así lo necesitaban lxs habitantes de barrios cerrados. Gestionar los permisos y presentar las documentaciones, fueron capacidades y habilidades movilizadas de manera cotidiana (Kaufmann et al., 2004) que no generaban ningún impedimento y les permitían desplazarse cuando lo requerían.

Al mismo tiempo, con la pandemia aparecieron nuevos circuitos intra barriales⁴, en los cuales se potenció el disfrute del espacio de residencia y se resaltaron sus características “abiertas” y en “contacto con la naturaleza”:

Los sonidos, el verde de las cosas, el agua, es volver muy a la naturaleza y es hermoso. Es levantarte, no sé, un domingo a las 10 de la mañana y salir a caminar y ver verde, verde, verde, verde y verde (Pilar, 31 años, barrio cerrado, LP).

También para Juana poner en pausa las dinámicas de desplazamientos y movilidades fue una apertura a un disfrute, vinculado a estar más tiempo en la casa, hacer otras actividades, poder frenar y descansar.

Mira, yo a catorce meses de la pandemia tengo que decir que a mí me vino bien. A ver, indudablemente hubiera preferido que esto no pasara. Pero a mí me vino bien porque yo venía con un ritmo que no podía frenar y ya había tenido incluso manifestaciones físicas de que no iba más ese ritmo de vida [...] Y fue de la única manera que a mí me paró la cabeza y nada, la verdad que te diría que hasta que la pasamos bien. Hicimos un montón de cosas en casa, de orden, de arreglos, de nada, de pasatiempos, de pintar [...] Pensando en qué vamos a cocinar, qué vamos a comer, una torta a la tarde, una cosa a la noche, bueno. La verdad la pasamos bien (Juana, mujer, 43 años, barrios cerrados MDP).

950

El privilegio de poder parar apareció con fuerza en los barrios cerrados donde la pandemia, en muchos casos, fue vivida como una oportunidad para cambiar de ritmo de vida y hacer cosas nuevas.

Como contraparte, al indagar en sus circuitos cotidianos antes y después de la pandemia encontramos que una de las mayores dificultades se vinculó a la imposibilidad de encontrarse con familias y amigos, y a las salidas y paseos de ocio y recreación. Se padeció la disrupción de la vida social, mientras la vida familiar/privada se reconfiguraba desde la virtualidad y la vida en las casas.

Respecto al abastecimiento cotidiano, en el período inicial de la pandemia, surgieron nuevos encuentros sociales ya que lxs residentes de barrios cerrados comenzaron

⁴ Nos referimos a actividades realizadas al interior del barrio cerrado.

hacer sus compras en pequeños centros comerciales de cercanía, frecuentados también (y previamente) por quienes viven fuera de los barrios cerrados. Al dejar de circular por otros espacios de la ciudad, las compras comenzaron a resolverse de la forma más rápida y próxima posible, en sintonía con las restricciones de circulación. Sin embargo, estos encuentros disminuyeron poco tiempo después cuando los comercios comenzaron a ofrecer servicios de entrega a domicilio. Finalmente, el refuerzo de las centralidades de cercanía y las entregas a domicilio, contribuyeron a una mayor tendencia al aislamiento de estos barrios respecto al centro de la ciudad. Ya no se salía a trabajar, ni a estudiar, ni a hacer las compras, y el lugar de residencia era vivido como cada vez más ajeno a la dinámica urbana. Eran estos pequeños centros de cercanía los que representaban la salida y el encuentro con otrxs, pero la ciudad en su conjunto quedaba cada vez más lejos.

En suma, sabemos que una de las mayores consecuencias socio-urbanas de los barrios cerrados es la generación de enclaves exclusivos aislados del resto de la ciudad (Roitman, 2003); así como también que las decisiones residenciales de sus habitantes “tienen implícito un cierto sentimiento de intolerancia (Caldeira, 2000) hacia la ciudad abierta y los problemas sociales que se dan en ella” (Roitman, 2003, p.45). La pandemia reforzó dicho aislamiento y al mismo tiempo (en sus inicios y asociada a las compras de abastecimiento) logró agrietar por un momento la ilusión de la autosuficiencia respecto al resto de la ciudad.

Por otra parte, al indagar en la reconfiguración de sus circuitos extraordinarios, es decir de los desplazamientos independientes de su movilidad cotidiana, aparece en nuestro trabajo de campo una recurrente referencia a la suspensión de movimientos de mediana y larga distancia temporal y espacial. Las conexiones con la ciudad de Buenos Aires y con el exterior del país se vieron mermadas o directamente interrumpidas, circuitos que constituyen una parte importante de sus vacaciones y salidas:

[...] Viajábamos bastante. Porque mi mujer tiene hermanas por todas partes. Hay una en Buenos Aires, otra en Europa, otra en el Sur. Generalmente, por ahí, íbamos

a Buenos Aires cada tanto. O al Sur, una o dos veces por año. Y a Europa si podíamos (Lisandro, 28 años, barrio cerrado MDP).

Para los sectores de altos ingresos, entonces, fueron las salidas a la capital nacional, a la Costa Atlántica (en el caso de La Plata) o al exterior, los cambios de movilidad más abruptamente trastocados. Circuitos estructurados alrededor de actividades laborales y de esparcimiento.

Finalmente, el cambio en sus circuitos cotidianos implicó, al interior de las viviendas, una reorganización en la dinámica de los hogares; cambios en las temporalidades y presencias en la casa que muestran las desigualdades implícitas en el modo de organización y distribución de los trabajos de cuidados.

Para lxs habitantes de barrios cerrados, el anuncio del ASPO implicó un reacomodo particular de sus dinámicas hogareñas: se vieron forzadx a absorber tareas que antes estaban resueltas por niñeras, empleadas domésticas, cocineras y jardineros. Frente a ello fueron las mujeres quienes mayormente re-configuraron sus horarios y rutinas para encargarse de las tareas de reproducción no remuneradas. Es importante aclarar que, si bien la contratación de personas externas al barrio fue suspendida durante los primeros meses de pandemia, en cuánto pudieron o encontraron la manera, muchas familias volvieron a contratar trabajadoras dentro de su hogar.

Con todo, hubo un período corto de aislamiento total del núcleo familiar donde aparecieron tareas compartidas y momentos de mayor convivencia. Más allá de manifestar cierta carga por la realización de tareas domésticas que antes resolvían con terceros, estos momentos no fueron narrados como particularmente incómodos dada la amplitud de los espacios y de las casas. Contar con múltiples habitaciones, estudio, espacio de juegos y parque al aire libre, facilitó la permanencia de todos los miembros del hogar en la vivienda.

B.- Medios de transporte, saberes y modos de uso

Para lxs habitantes de barrios cerrados, el medio de transporte central era el auto, enfatizado en la necesidad de contar con un auto por persona para poder desarrollar

sus rutinas cotidianas. Ahora bien, como muestran Kaufmann et al (2004), no sólo se trata del acceso, sino también de las habilidades y capacidades para hacer uso de los recursos: en tiempos de pandemia poder sacar los permisos para circular fue un elemento clave. Arturo circulaba por la ciudad sin restricciones gracias al permiso que obtuvo por ser trabajador de la salud, lo que le daba aún más legitimidad y fluidez en la circulación:

Mira, si hay algo bueno de la pandemia, fue que fui impune como un año y medio, es fantástico, porque yo iba con mi permiso y mi auto y nadie me rompía las pelotas (Arturo, 43 años, barrio cerrado LP).

Quienes no eran trabajadores esenciales también lograban circular sin mayores restricciones: sacar el permiso a través de la computadora o de la aplicación móvil no les implicaba ningún problema, y al contar con auto particular podían circular fácilmente. Lo anterior no implica la ausencia de controles. Los dispositivos de control estaban y eran elementos que cruzar, pero trazaban una frontera que se atravesaba sin inconvenientes. No traía dificultades, ni nuevos circuitos, ni implicaba arreglos diferentes a los ya existentes.

953

Respecto a otros medios de transporte, la bicicleta o andar a pie aparecieron exclusivamente ligados al deporte o a la recreación; como un medio escindido de la utilidad y de las resoluciones prácticas de desplazamientos cotidianos - distinto a lo que pasaba en sectores medios-. También el avión fue un medio de transporte recurrentemente mencionado en estos sectores, vinculado a los viajes al interior y al exterior del país, lugares a los que lxs entrevistadxs viajan por vacaciones y, en ocasiones, por cuestiones laborales. La restricción para circular en avión solo aparecía como un problema relevante en los residentes de barrios cerrados.

El transporte público, en cambio, no era un medio utilizado por ellxs. Algunxs mencionaron que llegaba una línea de colectivo que era usada por quienes trabajaban en el barrio, pero no conocían los horarios ni los recorridos. Quienes habían vivido anteriormente en el centro de la ciudad sí habían utilizado en otros momentos de sus vidas este tipo de transporte, pero desde que vivían en el barrio cerrado, en palabras de Lisandro (28 años, MDP), “es imposible”.

2.2. Barrios populares

A. - Circuitos

Para quienes viven en barrios populares en las áreas de expansión platenses y marplatenses, la vida antes de la pandemia estaba organizada a partir de diferentes desplazamientos en los que la evaluación del tiempo y el dinero gastado para circular era frecuente. En palabras de Salvador:

Tenía que tomar dos colectivos, o por ahí enganchabas el semi rápido que te dejaba en 19, o en Nini (supermercado). Y ahí caminar hasta Sodimac (lugar de trabajo) que son 15 cuadras más o menos. Pero bueno viste, para ahorrar a veces lo tenías que hacer... Si no tomarte dos colectivos que salía un poquito más caro, viste; y era ponele 45 minutos (...) un solo colectivo después tenías que caminar 15 cuadras, tenías prácticamente una hora desde que salía de mi casa hasta que llegaba al laburo (Salvador, 50 años, barrio popular LP).

Hacer combinaciones, caminar un tramo para ahorrar en el transporte o gastar un poco más para tardar menos, eran evaluaciones cotidianas. El tiempo, como una dimensión del movimiento (Kallerman, 2006; Jirón et., 2010) incide significativamente en las decisiones para desplazarse, mientras que las opciones para moverse dependen de las posibilidades de pagar un transporte, de circular con un vehículo propio, de caminar trayectos.

Por otro lado, el modo de inserción en el mercado de trabajo, es uno de los condicionantes más significativos en la movilidad de residentes de barrios populares. Quienes no poseen un trabajo estable o registrado, tienen circuitos de desplazamientos habituales más heterogéneos.

Qué hacer, en qué trabajar, dónde ir, es una tarea diaria que incide en el modo de desplazarse, arreglos cotidianos que son inciertos y variables. Habitualmente, antes de la pandemia, Santiago caminaba ofreciendo puerta a puerta trabajo como parquero o albañil. La incertidumbre que experimentaba antes de la pandemia, se profundizó durante el confinamiento.

Era un trabajo que me llevaba doce horas, dar vueltas y vueltas (...) me iba a las diez de la mañana y hasta que no era de noche no volvía porque me daba impotencia

llegar con las manos vacías, de tanto dar vueltas (Santiago, varón, 28 años, barrio popular MDP).

Vemos, entonces, la centralidad de moverse para conseguir recursos. Un movimiento fluctuante que durante las restricciones a la circulación se reconfiguró en los lugares de proximidad. La pérdida o reducción de la principal fuente de ingresos debido a las restricciones a la circulación generó nuevas estrategias de trabajo y cambios en los desplazamientos. Es el caso de Armando (52 años), quien, frente a la imposibilidad de recorrer la ciudad en busca de trabajo, fue contenido por una cooperativa barrial para realizar tareas de mantenimiento y trabajar en un comedor de la zona. Las nuevas labores de Armando significaron cambios en sus desplazamientos diarios, los cuales dejaron de implicar largas distancias y se redujeron al barrio. Las estrategias vinculadas a las redes locales, el acercamiento a espacios comunitarios, el trabajo en tareas de mantenimiento barriales y las “changas” fueron centrales para él. Ahora bien, estos cambios en los desplazamientos (vinculados a las modificaciones en la situación laboral) fueron vividos como perjudiciales:

Antes de la pandemia laburaba casi siempre. Ahora con el tema este de la pandemia (...) ves gente que antes laburaba bien, los ves ahora con un carrito juntando cartón. He cruzado mucha gente, o sea, compañeros que han trabajado conmigo, he cruzado mucha gente que andan con un carrito, con un carro o con caballo (Carlos, 38 años, barrio popular MDP).

Se advierte por lo tanto cómo la necesidad de salir inevitablemente de la casa a conseguir un ingreso⁵ (a pesar de las restricciones) implicó cambios en los circuitos de movilidad cotidiana. Nuevos desplazamientos realizados en un radio de menor distancia en relación a la casa.

⁵ En la mayoría de los casos, esto implicó un aumento de la precarización, al volcarse a la realización de actividades autogestionadas como el “cartoneo”, ir al basural, la venta de alimentos elaborados en sus casas, o el ofrecimiento de tareas de mantenimiento en casas particulares.

A pesar del temor a contagiarse y contagiar a sus familiares, entonces, los habitantes de barrios populares tuvieron la necesidad de salir a trabajar para generar un ingreso.

Salir tenía que salir igual, uno que tiene familia, que tiene hijos queda medio como que te quedas en tu casa y qué comes. Qué comés, qué haces, estás continuamente metido en tu casa y la cabeza te empieza... que los chicos te piden pan, que los chicos te piden esto, que te piden lo otro (Carlos, 38 años, barrio popular MDP).

Esta movilidad fue vivida como encubierta y peligrosa tanto por el miedo a ser contagiado como por el riesgo a ser detenido; además implicó el refuerzo de las medidas higiénicas familiares. La puerta de entrada era un umbral entre el adentro y el afuera que se reforzaba con las prácticas de cuidado para evitar el contagio y seguir desplazándose para garantizar los ingresos. Sacarse lo que se trae del exterior peligroso, purificarse con alcohol para entrar, son acciones que permitían una movilidad necesaria para garantizar la reproducción de la familia.

Otra particularidad encontrada en el trabajo de campo fue que en los barrios populares, las redes barriales y las habilidades para circular en el territorio de cercanía fueron centrales, habilitando estrategias novedosas frente a esta situación crítica. En este sentido, encontramos que muchas de las familias dependían de espacios comunitarios para garantizar la reproducción de la vida cotidiana. Ir al comedor, al merendero, al centro barrial, para acceder a un plato de comidas, alimentos, atención médica y agua, forman parte de los movimientos inter-barriales que habitualmente realizan mujeres con sus hijxs. Durante el período de confinamiento, estos movimientos dentro del barrio que se configuran a través de una infraestructura política, se vieron reducidos. Liliana, de 52 años y gestora de un comedor comunitario en un barrio de la periferia marplatense, señala que, en el primer mes no entregaron comida porque ella era población de riesgo. El caso de Liliana introduce una problemática que afectó a la dinámica de muchos de estos espacios comunitarios: si la/el referente y/o familiares debían ser aisladx o había muchos enfermos cerca del comedor, la entrega de alimentos se suspendía. Si bien intentaron garantizar la distribución de alimentos mediante la entrega de viandas,

otras funciones que permitían el sustento cotidiano mermaron por la imposibilidad de quedarse en los espacios comunitarios y por la suspensión de actividades.

Finalmente, al pensar en cómo los nuevos circuitos se tradujeron en nuevas formas de habitar las viviendas, es importante señalar que durante la cuarentena estricta, la permanencia en el hogar de quienes no lo hacían habitualmente implicó reconfigurar las acciones, los tiempos y las tareas de cuidado.

Fidel tiene dos hijxs. Durante el confinamiento obligatorio le redujeron su jornada laboral a 2 horas diarias, por lo que pasaba más tiempo en su casa. Él y su pareja, Graciana, señalan las dificultades que emergían ante su presencia poco habitual en el ritmo cotidiano de la casa y sus quehaceres:

-F: La ayudaba a ella si tenía que ayudarle. Y esta me decía ¿por qué no te vas a trabajar? Ya me estás rompiendo las guindas demasiado, me decía (risas).

-G: “Lo que pasa es que, el trabajo de él es todos los días, y una ya está acostumbrada a estar con los chicos sola. Te cambia la vida, que esté él acá te cambia la vida, te cambia la manera de trabajar, te cambia todo (...)Y vos cuando estás con los chicos estás sola, digamos, hacés las cosas tranquila, hacés lo que querés, y todo eso. No que ¿"te doy una mano acá, te doy una mano allá? (Entrevista a Fidel, 52 años, barrios populares LP).

957

Estos cambios en la dinámica doméstica pusieron en primer plano las tensiones generadas en torno al trabajo de cuidados.

Otra problemática recurrente emergía cuando ambxs adultxs salían a trabajar y tenían hijxs a cargo, lo que llevó a hacer “malabares” para reorganizarse. En los hogares en los que había hijxs que vieron interrumpidos sus desplazamientos habituales a la escuela, reacomodarse en la casa también implicó organizarse para salir y realizar las tareas de cuidado que, antes de la pandemia, estaban establecidas en relación a otras instituciones que permitían distribuir las demandas de cuidado.

Por último, en el caso de los sectores populares, a la presencia poco habitual en las casas de algunos miembros del hogar, se le sumó la convivencia en casas pequeñas, de pocos y reducidos espacios. En este sentido, si en el caso de las familias que viven

en barrios cerrados, las nuevas convivencias dentro de la vivienda fueron facilitadas por contar con amplios espacios, jardines y múltiples habitaciones, en los sectores populares las condiciones materiales de las viviendas complejizaron las nuevas dinámicas hogareñas.

B.- Medios de transporte, saberes y modos de uso

En los sectores populares, el uso del transporte público presentó ambivalencias durante la pandemia. Si bien es el principal medio para realizar distancias largas, en muchos casos, hubo un intento de evitarlo por miedo al contagio, siendo reemplazado por otros medios. Brenda, por ejemplo, durante el Distanciamiento Social, Preventivo y Obligatorio (DISPO)⁶, le pagaba a una vecina para que la lleve en moto “a la ciudad”:

En vez de pagar un remís o algo, le doy plata a ella y ella me lleva, me baja a donde tengo que ir y volvemos. Prefiero seguir cuidándome (...) tengo que cuidar a mis hijos, no, no me puedo arriesgar (Brenda, 28 años, barrios populares MDP).

La moto fue uno de los medios más utilizados por los sectores populares frente a las medidas de aislamiento, estando ausente en sectores medios y altos. Vemos además, que, como muestra el caso de Brenda, el apoyo sobre lazos barriales se torna fundamental. Andar en bicicleta o caminar, por otra parte, se presentaron como alternativas, aunque demandaron mayor esfuerzo y tiempo. Otra estrategia para evitar el uso de transporte público fue compartir servicios de remisería. Ahora bien, independientemente de estas estrategias, las posibilidades de reemplazo del transporte público fueron limitadas. Dicho de otro modo, a pesar de las distintas estrategias que se dieron para evitarlo, la dependencia al transporte público fue mayor en los sectores populares.

Además del miedo a contagiarse y de la reducción de la frecuencia de colectivos, los controles a los usuarios respecto a los permisos para circular implicaban otro tipo de dificultad, con un impacto mayor en habitantes de barrios populares. Mayra, trabajaba en la cooperativa de una organización barrial. Durante la cuarentena, su

⁶ El Distanciamiento Social Preventivo y Obligatorio (DISPO) fue una de las disposiciones de prevención y aislamiento implementadas por el Estado Argentino.

trabajo se suspendió debido al cierre del establecimiento educativo en el que estaba trabajando, por lo que su principal ingreso dependía del cobro de Ingreso Familiar Económico (IFE)⁷ y de otros programas sociales que cobra en el banco:

Está bien el aislamiento, estuvo muy bien lo del IFE, pero 10 mil pesos no alcanzaba. No te dejaban ni salir a cobrar, porque acá estaba todo repleto de policía y no te dejaban ni ir a cobrar. Y si vos no vas a cobrar, no comes (Mayra, 25 años, barrio popular MDP).

Tener que *ir a cobrar* al banco –algo común en los sectores populares debido a la baja tasa de bancarización– es fundamental para garantizar el acceso a un ingreso económico. Tal como expresa Mayra, ir al banco –alejado del barrio– sin transporte propio, se dificultó con las nuevas restricciones y los controles en las arterias de conexión del barrio con el centro de la ciudad.

Otro obstáculo recurrente para la movilidad de los sectores populares fue el desconocimiento de cómo hacer los trámites para obtener el permiso obligatorio que habilitaba para circular. En relación a esto, Natalia, quien antes de la pandemia trabajaba regularmente en casas particulares como empleada doméstica, menciona:

Se me cortó todo (...). Una porque no sabes cómo sacar el permiso, que tenés que buscar, que una cosa, que la otra... Para salir acá (...) está la policía, y ahí te pedían el permiso. Después para salir no podías cruzar para La Plata. Sin permiso no podés cruzar. Sea para ir a comprar al Nini (supermercado), sea para ir a hacer un trámite, para ir al banco, tenés que tener permiso (Natalia, 48 años, barrio popular LP).

Gestionar el permiso para circular fue un obstáculo para realizar las tareas cotidianas que implicaban desplazarse fuera del barrio. “Cruzar para La Plata” se representa como una barrera que traza una frontera social y simbólica (Lamont y Molnár, 2002).

Esas dificultades para moverse también se expresaron cuando enfrentaban un retén o un control policial. En este sentido, nuestro trabajo de campo no sólo da cuenta de

⁷ El IFE fue una política del Estado Nacional de transferencia de ingresos a los hogares más vulnerables durante la pandemia COVID-19.

los obstáculos diferenciales que tuvieron los sectores populares para desplazarse fuera del barrio durante la pandemia, sino también de los modos controversiales (y nuevamente diferenciales) de actuación policial. Ante el aumento de controles policiales que le impiden salir sin inconvenientes, Leonel relata su experiencia cuando realizaba sus labores como parquero en una casa particular:

Hice el parque, me fui, hice otro y el tercer parque me manotearon. ‘Usted sabe que no puede hacer parque? retírese para su casa’ (...) Me vine a casa porque me trajeron hasta acá de tiro, porque encima no me dejaron ni arrancar la moto nada, me ataron la moto con una soga, de tiro me trajeron hasta mi casa (Leonel, 35 años, barrio popular MDP).

A Leonel lo detuvieron varias veces mientras iba a “hacer parques” porque no tenía el permiso para circular. Para evitar el encuentro con la policía, evitaba las zonas donde había controles, lo cual no le resultaba fácil, aclara, ya que había “*milicos por todos lados*”.

La implementación de distintas estrategias para llegar a lugares de trabajo implicaba, en muchos casos, el desplazamiento hacia otro barrio. Conocer el horario y los lugares en donde se ubican los controles también fue una habilidad necesaria para saber cuándo pasar y así evitar a los agentes reguladores de la circulación.

Queda de manifiesto que esquivar y sortear retenes para pasar y circular fue tan importante como acceder a los medios de transporte. Resultó una habilidad necesaria para garantizar el arribo a destino, que determina las posibilidades de apropiación de los medios de transporte, configurando las condiciones de la “motility” (Kaufmann et al., 2004). Como mencionan Segura y Cháves (2021), la movilidad no sólo expresa los condicionamientos sociales y espaciales sino también es el resultado de la lógica práctica de los actores, desplegándose ante escenarios específicos con restricciones diferenciales.

En síntesis, antes de la pandemia, la distancia espacial de habitar la periferia se traducía en dificultades para acceder al transporte, en largos trayectos y en los prolongados tiempos que demandaba desplazarse hacia la ciudad; durante la pandemia, los controles policiales, las dificultades para obtener el permiso, la

precariedad en el acceso a dispositivos para su gestión –conectividad, aparatos tecnológicos- y las escasas posibilidades de reemplazo de medios de transporte, incrementaron la distancia social y espacial de lxs habitantes de la periferia que viven en barrios vulnerables.

Como vemos, la frontera entre el barrio y la ciudad se traza con fuerza en los barrios populares. A diferencia de los barrios cerrados, donde son lxs propixs vecinxs quienes refuerzan la frontera material previamente constituida entre barrio y ciudad, en los barrios populares los controles son impuestos por agentes externos (como la policía), mientras los propios habitantes buscan maneras de sortearlas, apoyados sobre todo en conocimientos, prácticas y habilidades propias de las redes y lazos barriales.

2.3.- Barrios abiertos de clases medias

A.- Circuitos

Antes de marzo 2020, lxs habitantes de las áreas de expansión pertenecientes a los sectores medios, invertían varias horas diarias moviéndose para sostener sus rutinas laborales, sociales y de cuidado. La mayoría de ellxs realizaba diariamente movimientos pendulares que se iniciaban en sus casas –ubicadas en los bordes urbanos–, pasaban y se detenían en el centro de la ciudad –donde hacían coincidir rutinas laborales, escolares, de esparcimiento y de socialización– y finalmente volvían a sus casas. Un movimiento pendular “casa-centro-casa” que se realizaba una sola vez al día y abarcaba gran parte de él. Es el caso de Rosario, una abogada de 38 años que vive con su marido (también abogado) y sus dos hijos en el periurbano platense. Antes de la pandemia, dice, tenían “una vida de locos”, en la que salían todxs juntxs a las 6 de la mañana y regresaban a las 19 h. Durante esas 13 horas que estaban fuera de su casa, la familia sincronizaba cuidadosamente sus actividades, funcionando sus días “como un reloj”.

También Eliana –arquitecta– antes de la pandemia “era muy de estar todo el día afuera”. Frente a ello, y al contar con los recursos económicos para hacerlo, junto a su marido alquilaban un mono ambiente –en el centro de la ciudad– que usaban como oficina y como “base” donde ir y venir entre las múltiples actividades que

realizaban entre las 8 de la mañana, cuando salían de sus casas, y las 8 de la noche que emprendían el regreso. Si bien estos esquemas se repetían en todxs lxs entrevistadxs, en los hogares con hijxs a cargo, dentro de la dinámica pendular “borde-centro-borde”, aumentaban los micros movimientos en la zona céntrica de la ciudad.

Por otra parte, a diferencia de los sectores populares que realizan mayores desplazamientos y tipos de actividades en un espacio próximo a sus residencias, los sectores medios no realizaban actividades cotidianas en sus barrios.

De este modo, partiendo de una forma de habitar la ciudad regida por la dinámica de “barrio dormitorio”, al igual que en los barrios cerrados, la brusca interrupción de sus circuitos pendulares (únicos y prolongados) fue sucedida, en muchos casos, por una sensación de alivio y relajación.

La sensación de alivio es compartida por gran parte de lxs entrevistadxs de sectores medios quienes, en la mayoría de los casos, contaban con un empleo registrado y, por lo tanto, pudieron cumplir estrictamente con el ASPO. Al contrario de lo que encontramos en los sectores populares, no tuvieron la necesidad de circular para garantizar sus ingresos. De este modo, al igual que en los sectores altos, la disminución de la movilidad apareció como un privilegio; y el tiempo ganado fue redirigido a tareas de esparcimiento, al mejorado de sus viviendas, a los vínculos familiares dentro del hogar, entre otros.

Como contraparte, la puesta en pausa de sus movimientos pendulares hacia el centro de la ciudad y la falta de actividades y vínculos barriales previos a la pandemia, impactaron en sus vínculos de sociabilidad.

Asimismo, con el inicio de la pandemia los sectores medios cambiaron sus circuitos de abastecimiento. Si antes sus compras cotidianas eran en el centro de la ciudad o en paradas intermedias durante el regreso a sus viviendas, con la pandemia, aparecieron las compras de proximidad. A su vez, algunxs comenzaron a realizar actividades recreativas en contextos urbanos más cercanos a sus residencias. Se

generaron así nuevos movimientos intra-barriales y formas de habitar ancladas en un circuito más próximo.

Por último, los sectores medios señalan interrupción de circuitos y desplazamientos que excedían su movilidad cotidiana. Sofía pasó más de un año sin poder ver a sus padres y hermanos; Nahuel suspendió sus proyectos laborales vinculados a músicos de otras ciudades; Nicolás abandonó sus actividades literarias en Capital Federal; María Eugenia no pudo mantener las visitas a sus hijas, residentes en la ciudad de Córdoba; a Emilio se le complicaron sus traslados a Trelew para visitar a su mamá. En suma, durante el 2020 sintieron como una pérdida la imposibilidad de movilizarse a otras localidades de la provincia y el país, sobre todo en relación a viajes, visitas, descanso y ocio. Sin embargo, en todos estos casos pudieron reanudar sus viajes durante el verano de 2020/2021.

Interesa remarcar que, mientras en las clases populares aparece como primer emergente la dificultad para circular por fuera del barrio y la imposibilidad de “quedarse en casa”, para los sectores medios esta preocupación se aloja centralmente en los movimientos hacia otras ciudades y provincias, y el aislamiento es asociado a la sensación de alivio en relación a la reducción de los desplazamientos habituales. Por su parte, como ya mencionamos, en los sectores altos, son las suspensiones de los viajes al exterior las que se sienten con mayor fuerza.

Por último, también en los barrios residenciales de clases medias los nuevos circuitos implicaron nuevas dinámicas hogareñas. Vanesa y Ricardo, trabajan en la misma empresa y ocupan el mismo cargo. Tienen dos hijas en común y una casa con tres habitaciones. Durante 2020 las hijas compartieron una habitación dejando otra libre para convertirla en oficina, “que por lo general es en la que está Ricardo”; Vanesaella, por su parte, cumplía sus tareas laborales “rotando por el comedor o por dónde sea (...) dónde se puede.” Mientras que su marido podía, aun trabajando desde su vivienda, diferenciar espacios laborales de espacios personales, para Vanesa, permanecer en los espacios “públicos” de la vivienda, implicaba que las tareas de su “doble presencia” (Torns et al., 2002) se dieran al unísono.

En la pandemia, la mayoría de lxs entrevistadxs de sectores medios mantuvieron sus fuentes laborales, pasando a cumplir sus funciones de modo online. Ello le demandó grandes rediseños cotidianos al habitar sus casas, espacio donde debía transcurrir la totalidad de sus vidas: la familiar y la laboral. Si bien este cambio abrupto fue transversal para ambos géneros, la reorganización de las tareas de cuidado y reproducción fue absorbida de modo desigual por mujeres y hombres. Lo mismo ocurrió con la apropiación de los espacios al interior de las viviendas, como vemos en el caso de Vanesa y Ricardo.

B.- Medios de transporte, saberes y modos de uso

Al narrar sus días cotidianos antes de la pandemia, lxs sectores medios dan cuenta de un frecuente y cotidiano uso del transporte público. No tener que buscar estacionamiento en zonas céntricas, evitar conducir largas distancias diarias y ahorrar dinero eran algunos de los factores que incentivaban su uso. Coinciden, sin embargo, en las limitaciones del servicio: la frecuencia de los viajes es poca, los tiempos de traslado extensos, la cantidad de pasajexs superó ampliamente las capacidades del vehículo y los recorridos poco prácticos. Ahora bien, entre beneficios y limitaciones, encontraron amplios márgenes de maniobra ya que, si bien la mayoría de ellxs eran usuarios activos del transporte público, muy pocos dependían exclusivamente de él. Esto es así porque la mayoría contaba con al menos un vehículo particular por hogar.

Ello permitió que –entre finales del año 2020 y mediados del 2021– cuando la movilidad de estos sectores comenzó a ser mayor, pudieran optar por un retorno parcial al servicio. El miedo al contagio fue el principal motivo que incidió en que no se vuelva a usar con la frecuencia habitual.

A su vez, encontramos que durante el ASPO los varones de sectores medios asumieron mayormente las tareas del abastecimiento, teniendo una mayor circulación por la ciudad. Esta diferencia conforme al género es importante ya que las limitaciones en materia de movilidad generan dependencias respecto a los

varones del hogar, una problemática que lejos de ser coyuntural responde a restricciones más amplias⁸.

Por otra parte, en los sectores medios la bicicleta se incorporó como un medio posible durante el aislamiento. Sea para hacer compras de proximidad, o para “distenderse” y pasear, muchxs empezaron a “recauchutar bicicletas”. Junto a las caminatas, las bicicletas aparecieron como un medio de transporte eficiente de cara a las distancias cortas requeridas por los nuevos movimientos intra barriales, antes ausentes en sus experiencias del habitar. Además, resultaba menos riesgosa en términos sanitarios y les permitía “mover el cuerpo”, hacer ejercicio, salir al aire libre. En este sentido, las formas de movilidad activa se incrementaron, en detrimento del uso del transporte público (Velázquez y Zunino Singh, 2020).

Complementariamente, al analizar la circulación intra urbana de los sectores medios más allá de los medios de transportes utilizados, encontramos que estas estuvieron atravesadas por algunas constantes. Como ya dijimos, durante el ASPO gran parte de lxs entrevistados no tuvieron la necesidad de hacer distancias diarias largas y, además, pudieron resolver su abastecimiento mediante compras de proximidad. Para realizar estos y otros movimientos (visitas al médico, tareas de cuidado, traslado de menores en los casos de familias ensambladas, etcétera) contaron con los dispositivos (celulares y computadoras) y la conectividad que les permitía tramitar los permisos. Tenían también el “saber hacer” para tramitarlos. Asimismo, algunxs de ellxs eran considerados trabajadores esenciales por lo cual no tenían restricciones de circulación.

Ahora bien, la posibilidad de restringir su circulación sin ver comprometidos sus salarios y la disponibilidad de los recursos requeridos para tramitar sus permisos de circulación no se traducían en la ausencia de retenes y controles, que fungían como barreras físicas y simbólicas. Sin embargo, al igual que en los barrios cerrados,

⁸ En Argentina 7 de cada 10 conductorxs habilitados son varones. Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/comenzo-la-capacitacion-sobre-genero-en-el-curso-para-la-licencia-de-conducir>

los sectores medios no encontraban grandes dificultades para franquear estas barreras.

3. Reflexiones finales. Moverse en tiempos de confinamiento

A lo largo de este artículo analizamos las movilidades de distintos sectores sociales que habitaron las áreas de expansión de Mar del Plata y La Plata en tiempos de confinamiento. Buscamos con ello problematizar el modo en que, durante la pandemia, se configuraron y reconfiguraron los modos de habitar. Como observamos, la regulación a la circulación tuvo, por un lado, repercusiones desiguales vinculadas a situaciones estructurales previas; por el otro la existencia de repertorios propios vinculados a las relaciones barriales, permitió a los sectores populares afrontar su desaventajada situación material a partir de estas redes locales.

En particular, consideramos tres tipos residenciales (barrios cerrados, barrios abiertos de clases medias y barrios populares) y los analizamos mediante dos ejes. El primero, la reconfiguración de los circuitos cotidianos y extraordinarios de sus residentes. Analizamos los cambios antes, durante y después de la pandemia en las circulaciones, así como el modo en que las restricciones a la circulación produjeron tensiones hacia el interior de los hogares. Los cambios en las temporalidades y presencias en la casa no sólo funcionan como un eje para observar estas situaciones, sino también muestra las posibilidades de quedarse y las desigualdades que se manifiestan en el modo de organización y distribución de los trabajos de cuidados.

En segundo lugar, nos focalizamos en dos aspectos relacionados con los medios de transporte: por un lado, abordamos las continuidades, cambios y modificaciones en sus usos; así como las variaciones según clases sociales. Por otro lado, recuperamos las estrategias y las prácticas desplegadas durante la pandemia para sortear obstáculos en la movilidad cotidiana. Respecto a las reconfiguraciones en los circuitos ordinarios y extraordinarios durante la pandemia, encontramos que, en el caso de lxs habitantes de barrios cerrados, salir del país se presentó como la principal dificultad para moverse, mientras que la circulación por la ciudad -aunque muy reducida- pudo efectuarse sin mayores problemas. Hechos opuestos suceden

en los barrios populares, donde salir del barrio fue necesario para garantizar la reproducción cotidiana de la vida y significó un desafío importante para sus habitantes al tener que sortear y esquivar cotidianamente controles y retenes extendidos en sus cercanías. En tanto, los sectores medios sienten el mayor efecto de las restricciones cuando quieren salir de la ciudad, a otras jurisdicciones y provincias.

En cuanto al impacto de las restricciones a la movilidad, los diferentes sectores sociales representan de modos diferentes y desiguales esta situación. No tener que salir para ir a trabajar, llevar a los chicxs al colegio, hacer las compras y todos los arreglos de desplazamientos cotidianos habituales que debían hacer lxs habitantes que viven en las periferias antes de la pandemia, fueron vivenciados por los sectores medios y altos como situaciones de alivio. Distinta es la experiencia de los sectores populares quienes, a pesar de las restricciones, debían salir para garantizar ingresos económicos y/o recursos, lo que se complejiza con la no asistencia de lxs hijxs a las instituciones escolares. Para estos habitantes, el ASPO lejos de ser un alivio, fue una situación de exposición y vulnerabilidad tanto en términos sanitarios como sociales-policiales.

967

En este sentido, hay una forma de habitar estas áreas de expansión marcada por la distancia espacial entre la casa y los lugares de trabajo, instituciones educativas, de salud, financieras, espacios recreativos, entre otros. Partiendo de allí y frente al aislamiento, los distintos sectores sociales reconfiguraron circuitos propios reduciendo la circulación por el centro. Pero, al mismo tiempo, tuvieron experiencias específicas y desiguales de ese habitar.

Estas restricciones a la circulación que fueron vivenciadas de manera diferencial y con impactos desiguales en cuanto a los circuitos restringidos, también redefinieron la frontera barrio/ciudad, adentro/afuera. En las urbanizaciones cerradas, la frontera física constituida por los cercos perimetrales, la seguridad privada y las cámaras, era reforzada por lxs mismxs vecinxs (desde adentro) para asegurar y cuidarse del afuera peligroso. Aunque en algunos barrios populares hubo experiencias similares, mediante la regulación de la entrada y salida del barrio y

bloqueo de las arterias de ingreso, en la mayoría de los casos ese reforzamiento lo realizan las Fuerzas de Seguridad para contener “el peligro”.

A su vez, reparamos en las nuevas formas de organizar la dinámica familiar al interior de las casas que implicó la pandemia. Nuevas presencias y temporalidades a partir de las restricciones a la movilidad implicaron cambios en la cotidianeidad que generan tensiones y redefiniciones. En este sentido vimos que, para el caso de lxs residentes de barrios cerrados, el confinamiento fue más fácil por contar con amplios espacios, jardines y múltiples habitaciones; distinto es el caso de los sectores populares, donde las condiciones materiales de las viviendas complejizaron las nuevas dinámicas hogareñas aflorando tensiones. En los sectores medios, por su parte, las familias lograron realizar re-adequaciones de las viviendas, requeridas; es decir, en muchas ocasiones las familias tuvieron las posibilidades – aunque limitadas– de reasignar espacios. Ahora bien, en todos los sectores fueron las mujeres las que dispusieron las mayores modificaciones de horarios, tiempos y espacios en pos de sostener la reproducción del hogar.

Respecto al uso y acceso a los medios de transporte, en el caso de los sectores medios encontramos que, si bien antes de la pandemia usaban frecuentemente el transporte público, sus desplazamientos cotidianos no dependían de él ya que la mayoría contaba con auto particular. Así se diferencian al mismo tiempo de los sectores altos, que no usaban transporte público, y de los sectores populares que dependían en mayor medida de él.

El uso de otros medios también muestra diferencias. La bicicleta y las caminatas fueron, para lxs habitantes de barrios cerrados, medios vinculados al deporte y la recreación, utilizadas dentro del espacio barrial. Los sectores medios sumaron a la recreación y el deporte una funcionalidad de desplazamiento que les permitió resolver movilidades de proximidad. En contraste, los sectores populares reintrodujeron la bicicleta, caminaron trayectos más largos, para reemplazar – provisoriamente y en algunas situaciones– al colectivo, con la intención de trasladarse y atravesar las barreras y controles con mayor autonomía. También la moto (ausente en los otros dos sectores) emergió en los sectores populares como

una alternativa para desplazarse y continuar con las actividades necesarias para el sostenimiento de la vida.

Como mostramos, existieron marcadas diferencias en los usos y resignificaciones de los medios de transporte durante el confinamiento. De acuerdo con estudios previos (Kaufmann et al., 2004; Bernier et al., 2019), pensar la movilidad como capital implica considerarla en términos sociales y espaciales: cada individuo o grupo es caracterizado por su potencial de ser móvil geográfica, económica y socialmente.

Ahora bien, el confinamiento no sólo consolidó las desigualdades preexistentes en relación al acceso a medios de transporte, sino que las profundizó al limitar de manera desigual las capacidades para moverse. Mostramos que la posibilidad de salir no sólo dependió del acceso a infraestructura, sino también de las habilidades y conocimientos para desplazarse sin ser detenidxs por la policía. De este modo fueron fundamentales las posibilidades de acceso, la tenencia de papeles y documentos habilitantes, los permisos de circulación y los conocimientos territoriales necesarios para saber por dónde pasar y en qué horario, para lograr hacerlo.

969

Con todo, a lo largo del artículo quisimos mostrar cómo, si la movilidad es un eje central de las sociedades, el panorama generado por las restricciones a la circulación en el contexto de pandemia amplió las brechas de desigualdad y, al mismo tiempo, re actualizó las potencialidades propias de los distintos sectores sociales. Mientras que los sectores medios y altos contaron con condiciones estructurales –materiales, de saberes, usos y accesos– que les permitieron afrontar con relativo éxito las restricciones de circulación, los sectores populares se apoyaron en redes barriales y conocimientos locales para poder hacer frente a la misma situación con condiciones muy diferentes. Su presencia cotidiana en sus barrios antes de la pandemia –notablemente mayor que el de los sectores medios y altos cuya dinámica se caracteriza por el “barrio dormitorio”– y el conocimiento territorial que de ello se deriva; su consolidada capacidad para poner en circulación el capital social a fin de enfrentar las situaciones de crisis; y sus oficios y saberes técnicos, fueron algunas de las potencialidades que habilitaron esto.

¿Cómo se cita este artículo?

VENTURA, V., ORIOLANI, F., MUSANTE, F. (2025). Movilidad cotidiana y desigualdades sociales en áreas de expansión de Mar del Plata y La Plata. El impacto diferencial de la pandemia en barrios cerrados, populares y de clases medias. *Argumentos. Revista de crítica social*, (32), 942-973. [link]

Bibliografía

Actis Di Pasquale, E.; Iglesias-Onofrio, M.; Pérez de Guzmán, S. y Viego, V. (2021). Teletrabajo, vida cotidiana y desigualdades de género en Iberoamérica: la experiencia del confinamiento originado por la COVID-19 como laboratorio. *Revista de Economía Crítica*, (31), 44-61.
<https://www.revistaeconomiacritica.org/index.php/rec/article/view/442/425>

Bernier, É.; Gummy, A.; Drevon, G. y Kaufmann, V. (2019). Motility as a tool to uncover mobility practices, *19th Swiss Transport Research Conference*. Monte Verità.
https://www.strc.ch/2019/Bernier_EtAl.pdf

Boniolo, P. y Ojeda, B. (2024). Pandemia y vida cotidiana: las cargas de cuidado según las clases sociales y el género en Argentina. *De Prácticas y Discursos: Cuadernos de Ciencias Sociales*, 13(22), 1-31.
<https://doi.org/10.30972/dpd.13227849>

Caldeira, T.P. (2000). *City of walls. crime, segregation and citizenship in Sao Paulo*. University of California Press.

Carrasco, C. (2001). La sostenibilidad de la vida humana: ¿un asunto de mujeres? *Mientras tanto*, (81), 43-70.

Cresswell, T. (2010) Towards a politics of mobility. *Environment and Planning: Society and Space*, 28(1), 17-31

García-Bastán, G., Paulín, H., y Arias, L. (2025). Vida cotidiana, transformaciones y emociones durante la pandemia: relatos de referentes de hogar. *Psykhé*, 34, 1-16.
<https://dx.doi.org/10.7764/psykhe.2022.5>

Gómez, S. y Laino, D. (2022). Transformaciones en la cotidianeidad en tiempos de pandemia desde la perspectiva de las familias. *Argonautas*, 12(18), 7-26. <https://n2t.net/ark:/32496/ARECS.v12i18.241>

Gutierrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?: elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*, 21(2), 61-74. <http://hdl.handle.net/11336/199095>

Imilán, W. y Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16(10), 17-36. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2899/pdf_40

Jensen, O. (2009). Flows of meaning, cultures of movements - urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*. 4(1), 139-158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>

Jirón M., P., Lange V, C., y Bertrand S., M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62319>

Kellerman, A. (2006). *Personal Mobilities*. Routledge.

Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

Lamont, M. y Molnár, V. (2002). The study of boundaries in the social sciences. *Annual Review of Sociology*, 28(1), 167-195.

Lemus, M., Benítez Larghi, S. y Duek, C. (2023). Escolaridad durante la pandemia en Argentina: tecnologías digitales y desigualdades en la vida cotidiana. *Praxis Educativa*, 27(3), 110-128. <https://dx.doi.org/10.19137/praxiseducativa-2023-270308>

Lulle, T., y Di Virgilio, M. M. (2021). Mirar la vida urbana desde el caleidoscopio de las movilidades. *Revista INVI*, 36(102), 1-19. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/64689>

Monti, D. A. (2023). Juventudes de clases populares y covid-19: vida cotidiana y desigualdades. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 21(3), 196-219. <https://doi.org/10.11600/rllcsnj.21.3.5960>

Oriolani, F. (2023). Habitar durante la pandemia: representaciones sociales sobre casa, barrio y ciudad en habitantes del periurbano de Mar del Plata. *Cuaderno Urbano*, (36), 101-117. <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/7226/6684>

Roitman, S. (2003). Barrios Cerrados y segregación socio urbana. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (21). 741-798. [https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(118).htm)

Osorio Parraguez, P., Jorquera, P. y Araya Tessini, M. (2021). Vejez y vida cotidiana en tiempos de pandemia: estrategias, decisiones y cambios. *Horizontes Antropológicos*, 27(59), 227-243. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832021000100012>

Segura, R. y Cháves, M. (Dir.) (2021). *Sobre el futuro de la vida metropolitana: experiencias metropolitanas: clase, movilidad y modos de habitar en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Teseo.

Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Torns, T., Oto, P., Borrás Catalá, V. y Roca de Torres, C. (2002). *El estudio de la doble presencia: una apuesta por la conciliación de la vida laboral y familiar*. Informe de Investigación. https://ddd.uab.cat/pub/estudis/2002/132328/Doble_Presencia_Informe_a2002.pdf

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.
<https://doi.org/10.1177/00380385020360020>

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.

Velázquez, M. A. y Zunino, Singh D. S. (2020). Movilidad cotidiana en pandemia: prácticas y percepciones del transporte público en Buenos Aires. *Ensamblés*, 7(13), 130-151. <https://revistas.ungs.edu.ar/index.php/ensambles/article/view/308>