

Modos de habitar: localización, tipo residencial y movilidad cotidiana en el Gran La Plata.

Dr. Ramiro Segura.

CONICET- IDAES, Universidad Nacional de San Martín - Laboratorio de Estudios en Cultura y Sociedad (LECyS), Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Argentina. segura.ramiro@gmail.com

Dra. Mariana Chaves.

CONICET - Laboratorio de Estudios en Cultura y Sociedad (LECyS), Facultad de Trabajo Social y Facultad de Ciencias Naturales y Museo, Universidad Nacional de La Plata (UNLP) - CEIPSU, Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF). Argentina. chavesmarian@gmail.com

Introducción

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) constituye un conglomerado metropolitano resultado de sucesivos ciclos de urbanización, industrialización, migración y conurbanización donde habitan alrededor de catorce millones de personas (un tercio de la población del país). En este ámbito socio-territorial complejo donde convergen diversas problemáticas sociales, culturales, económicas, ambientales, políticas y urbanas, dos sistemas espaciales sobrepuestos estructuran a gran escala el espacio metropolitano: un sistema de anillos concéntricos y el eje cardinal norte-sur (Grimson, 2009).

En términos de anillos (también llamados cordones o coronas) la RMBA incluye las siguientes jurisdicciones: a) Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), con una población de 3100000 de habitantes; b) Gran Buenos Aires (1ª y 2ª corona del conurbano), conformada por 25 partidos y una población que ronda los 9000000 de habitantes; y c) el resto de la RMBA o “3ª corona”, compuesta por 15 partidos y una población que ronda los 3700000 habitantes (Ciccolella, 2011). En este sistema de anillos, las condiciones socioeconómicas decrecen a medida que nos alejamos de la CABA, presentado en promedio el primer anillo peores condiciones que la CABA y el segundo anillo peores condiciones que el primero. La excepción a este degradé continuo corresponde al tercer anillo, que en las últimas dos décadas fue el escenario privilegiado de la expansión de las urbanizaciones privadas de clases altas sobre suelos de bajo costo, dando lugar a la coexistencia de fuertes contrastes sociales.

Sobre este sistema de anillos concéntricos se sobreimprime el eje cardinal norte-sur, contraponiendo también a gran escala, el sur tradicional y pobre al norte modernizado y próspero, con el Río de la Plata al este y una situación intermedia y heterogénea al oeste. Se trata de tres brazos de urbanización (norte, oeste y sur)

organizados inicialmente a finales del siglo XIX por el ferrocarril, con una gradación en la capacidad económica de norte a sur que a grandes rasgos persiste hasta hoy y que ayuda a explicar la existencia de un corredor norte de más de treinta kilómetros que une la CABA con las urbanizaciones privadas del tercer anillo metropolitano.

Teniendo esta realidad urbana como escenario mayor, este capítulo indaga en la relación existente entre localización (y tipo) de espacio residencial, y las formas de uso y experiencia del espacio del Gran La Plata, como parte de la "experiencia metropolitana" de los habitantes del "corredor sur" de la RMBA¹. Se trata de un eje urbano de movilidad estructurado en torno al ferrocarril Roca, la autopista Buenos Aires-La Plata y las avenidas Calchaquí, Belgrano y Centenario como vías principales. Este corredor conecta hacia el sur a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con los partidos del primer, segundo y tercer cordón del conurbano metropolitano, atravesando los partidos de Avellaneda, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui y la región Gran La Plata en el otro extremo (partidos de La Plata, Berisso y Ensenada). En efecto, a una escala de observación más reducida, es posible entender los ejes cardinales (norte, oeste y sur) de la RMBA como una estructura piramidal policéntrica, con centros suburbanos conectados funcional y simbólicamente con la CABA, en torno de cada uno de los cuales se desarrollan anillos subperiféricos, que van disminuyendo la capacidad socioeconómica a medida que se alejan de cada subcentro (Gorelik, 2011). De esta manera, en cada uno de los partidos que conforman la RMBA se evidencia una estructura socioespacial que opone centros y periferias, en la cual se replica a una escala menor la imagen de anillos concéntricos donde las condiciones socio-económicas desmejoran a medida que nos alejamos del centro -aunque también con sectores de clases altas-.

La región Gran La Plata está compuesta por la ciudad de La Plata como uno de los nodos o centros del corredor sur, con sus respectivas periferias y articulando con las localidades más pequeñas de Ensenada y Berisso. Entre las tres suman cerca de un millón de habitantes. La Plata es capital de la provincia de Buenos Aires y se ubica a 56 km al sudeste de la ciudad de Buenos Aires, dentro del tercer cordón de la RMBA. Al igual que muchos de los partidos que conforman la región metropolitana presenta una organización espacial que opone centro a periferia. Si en América Latina el contraste entre áreas planificadas y no

¹ Los datos analizados en este trabajo proceden de tres investigaciones. La primera, realizada de manera individual por Ramiro Segura entre 2007 y 2010, en zona de pobreza por fuera del casco fundacional de La Plata. La segunda, otra investigación individual, en este caso de Mariana Chaves desde 2010 a la actualidad, también en barrios populares del "afuera" de "la ciudad" lindante con el espacio sobre el que trabajó Segura (ambos proyectos individuales de CONICET poseen además financiamiento del PIP-CONICET "Ciudad y desigualdad social: análisis comparativo de experiencias urbanas en Argentina" 2013-2015). Y en tercer lugar la investigación colectiva de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica PICT 2012-1370 "La experiencia metropolitana del corredor sur de la RMBA: dominios urbanos, espacialidad y temporalidad en actores sociales con posiciones desiguales", dirigido por la Dra. Mariana Chaves en el Laboratorio de Estudios en Cultura y Sociedad de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de La Plata. Agradecemos a todo el equipo de trabajo por la labor realizada y la posibilidad de usar datos en este texto.

planificadas ha dividido el modo en que la ciudad ha sido vivida y concebida, reservando solo para las áreas centrales, planificadas por el poder económico y político, la categoría de “la ciudad”, este clivaje es muy relevante en el imaginario urbano y en la vida cotidiana de La Plata, ciudad diseñada a fines del siglo XIX como nueva capital de la provincia de Buenos Aires. En este sentido, en la actualidad es posible identificar dos espacios urbanos contrastantes, separados por la ancha avenida de circunvalación: “la ciudad” (que corresponde al trazado fundacional) y las afueras o la periferia. El contraste no es únicamente poblacional –menos de 200000 habitantes en el trazado fundacional, más de 400000 en la periferia- sino también urbanístico, administrativo y socio-económico.

Por medio de “relatos de espacio” de habitantes de distintos tipos residenciales de La Plata y Gran La Plata se indaga en este capítulo en sus movibilidades cotidianas -los modos y los medios por los que conectan lugares, actividades y personas- así como en los sentidos asignados a los lugares, los tiempos, los tránsitos y las interacciones en las que se ven involucrados en la experiencia de habitar la metrópoli. Se trata, entonces, de describir las dinámicas cotidianas por el espacio urbano (medios, distancias, escales y circuitos de movilidad cotidiana) de residentes en distintos tipos socio-urbanos. A partir de la evidencia disponible se desprenden dos conclusiones complementarias. Por un lado, la conjunción diferencial de distancias y límites (físicos y sociales), accesibilidades y recursos delinean “modos de vida” específicos en el espacio metropolitano. Por el otro lado, de manera transversal a esos modos de vida, se infieren convergencias relativas a relaciones, sentidos y malestares compartidos respecto de la vida urbana.

El origen de la pregunta (o la movilidad como resultado de la investigación)

La pregunta por la movilidad cotidiana en el espacio metropolitano fue producto de una investigación previa de uno de los autores sobre segregación socio-espacial en sectores populares (Segura, 2015) y de otra sobre circuitos juveniles (Chaves y Segura, 2015). Ese interrogante permitió problematizar transformaciones y vacíos en la agenda de investigación en las ciencias sociales argentinas, así como colocar la pregunta por la movilidad cotidiana en tanto vía de acceso a la comprensión de la desigualdad en la ciudad.

En efecto, la producción académica disponible sobre la RMBA muestra cierta discontinuidad en la agenda de investigación sobre “barrios populares” entre la larga década neoliberal (1989-2003) y la década kirchnerista (2003-2015). Las investigaciones sobre desigualdad y espacio urbano en Argentina durante la década de 1990 asociaron el neoliberalismo tanto con los procesos de fragmentación socio-espacial condensados en la imagen de la fractura entre *countries* y villas, como con el emergente mundo comunitario de los pobres urbanos sintetizado en “el pasaje de la fábrica al barrio” (Svampa, 2005: 160). Las primeras remarcaron el impacto de la expansión de nuevas formas urbanas como autopistas, complejos habitacionales vigilados para clases medias y altas en la periferia, hipermercados y centros de entretenimiento en la totalidad del espacio urbano, suburbanización de la producción industrial y creciente aislamiento de los

barrios de la clase baja en la dinámica metropolitana. Se señaló en consecuencia el reemplazo del tradicional patrón de segregación residencial a gran escala (centro y periferia) por una fragmentación urbana que permite que coexistan a escalas reducidas segmentos sociales heterogéneos y desiguales (Prévot-Schapira, 2001), pero separados por barreras físicas y sistemas de control (Janoschka, 2002; Thuillier, 2005). Las segundas señalaron que frente a la pérdida de centralidad de la actividad laboral, la vida social de los sectores populares tendió a quedar circunscripta a los límites del barrio y de las organizaciones locales que allí operaban. “Inscripción territorial” (Merklen, 2005) de los pobres urbanos que, frente al proceso de desafiliación generalizado y empobrecimiento, consolidó al barrio como lugar tanto de repliegue como de inscripción colectiva. Este proceso de “territorialización de los sectores populares” (Svampa, 2005) no sólo se relacionó con la pérdida de centralidad del mundo del trabajo sino también con una correlativa transformación profunda de las políticas públicas. La adopción de políticas sociales focalizadas hicieron de la participación y la auto-organización de los más pobres un objetivo explícito y prioritario, dando lugar a la formación o el fortalecimiento de innumerables organizaciones comunitarias (Bonaldi y del Cueto, 2009).

Si la conjunción entre neoliberalismo, fragmentación urbana y territorialización de los sectores populares fue durante considerable tiempo un diagnóstico compartido, el proceso social y político que se inició en el año 2003 careció de un consenso equivalente. Las transformaciones sociales vinculadas con el incremento del empleo, la recuperación de los índices productivos, la implementación de nuevas políticas sociales y la consecuente reducción (moderada) de la desigualdad de ingresos -junto al cambio en la agenda de investigación de las ciencias sociales-, supuso la pérdida de centralidad de los “barrios populares” como locus donde cifrar el destino de una sociedad. Asimismo, existe disenso a la hora de ponderar la profundidad y el impacto de las transformaciones sociales en los sectores populares que caracterizaron ese escenario. Al respecto, podemos desechar las dos posturas más habituales: por un lado aquella que enfatiza la profunda discontinuidad, propia de una ruptura tajante; y por otro aquella que no ve más que la continuidad inercial del neoliberalismo bajo otros ropajes. De hecho, la fragmentaria evidencia disponible sugiere posiciones matizadas ante un escenario paradójico. Mientras en consonancia con muchos otros países de la región (López-Calva y Lustig 2011) se evidenció una reducción de la desigualdad de ingresos (Gasparini y Cruces 2011), se mantuvo el proceso de urbanización excluyente previo (Fernández Wagner, 2008; Ciccolella y Baer, 2011), legible en el agravamiento del problema de la vivienda (Cravino, Duarte y del Río 2008) y el incremento de la segregación espacial (PNUD, 2009), dimensiones que limitan el impacto de las políticas distributivas a mediano plazo (Groisman, 2008; Segura, 2014).

En este sentido, el trabajo de campo en barrios segregados del Gran Buenos Aires (Segura, 2009) y en la periferia del Gran La Plata (Segura, 2012; Chaves, 2014a y 2014b; Hernandez, Chaves y Cingolani, 2015) evidenciaron los límites de la hipótesis sobre la “territorialización” (Svampa, 2005) o “inscripción territorial” (Merklen, 2005) para pensar la experiencia social y urbana de los sectores

populares, la cual claramente no se circunscribía a los límites del barrio. En efecto, la “posconvertibilidad” involucró dos fenómenos (distintos) entrelazados: a medida que los “barrios populares” perdían progresivamente lugar en la agenda de las ciencias sociales como locus desde el cual pensar la dinámica social, se asistía a la reactivación económica, el incremento del empleo y, por ende, el aumento de la movilidad cotidiana (y la consecuente crisis del transporte urbano). La experiencia cotidiana de los residentes de barrios populares de la RMBA, entonces, no podía ser completamente explicada con los conceptos surgidos a la luz de la experiencia neoliberal, así como tampoco era posible diluir esa experiencia, perdiendo sus contornos específicos, en una celebración de la reducción de la desigualdad de ingresos, más aún cuando existe evidencia acerca de los límites de esa política distributiva.²

Pensar las desigualdades socio-espaciales supone, entonces, situarse “más acá” de la segregación y de los grupos segregados. Implica reconocer simultáneamente tanto la importancia de las desiguales posiciones socio-espaciales de los agentes en la ciudad (y su eventual territorialización) así como las movilidades que se producen en (y, eventualmente, pueden alterar) dichos territorios. La cambiante y heterogénea articulación entre (des)territorializaciones e (in)movilidades cotidianas en la ciudad nos coloca ante un escenario que asume la forma no tanto de la oposición entre lo incluido y la excluido sino de desiguales velocidades y posibilidades de acceso a la ciudad y sus beneficios.

Modos de habitar: una propuesta metodológica para estudiar la experiencia urbana

De acuerdo con Ingold (2011), mientras que construir es un verbo transitivo, habitar es uno intransitivo. Habitar no supone simplemente la ocupación de las estructuras ya construidas, sino que involucra la forma en que los habitantes producen y despliegan sus propias vidas. Es un proceso abierto e inacabado de significación y uso del medio ambiente realizado en el tiempo a través de un "conjunto de prácticas y representaciones que permiten al sujeto que colocarse

² El reciente y drástico cambio de orientación económica en el país a partir de la asunción del presidente Mauricio Macri abre un signo de interrogación acerca de las dinámicas urbanas que estamos analizando. En efecto, los signos de incremento de la tasa de desempleo así como la suba generalizada de precios (muy especialmente, del transporte público, los peajes de autopistas y el valor de los combustibles) nos colocan ante un escenario novedoso y preocupante. En esta dirección, en una reciente nota en Página 12 podía leerse: “Según la última encuesta de movilidad domiciliaria en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Enmodo 2009/2010) los motivos de “trabajo”, “estudio”, “llevar los chicos a la escuela” y “salud” explican sumados el 75 por ciento de los viajes urbanos (...). Los aumentos de las tarifas de colectivos, trenes y subtes que comenzaron a regir en el AMBA el 8 de abril significan una fuerte embestida contra el bolsillo (...). El golpe más fuerte se registra para los viajes del tercer cordón a la CABA: una gran cantidad de trabajadores que diariamente se desplazan desde Lujan, La Plata, Gral. Rodríguez, Escobar, Zarate y Pilar. Si bien el porcentaje de aumento fue para este tramo menor (alrededor de un 60 por ciento, contra el 100 por ciento de la CABA y el primer anillo) el gasto en transporte comenzó a insumir un 15,9 por ciento del salario si se toma en cuenta el ingreso medio de La Plata y dos viajes diarios en colectivo hacia la Capital con un gasto mensual de 850 pesos, lo mismo que en 2015 costaba 531 pesos y significaba 10,4 por ciento del sueldo” (24/04/2016).

dentro de un orden espacio-temporal y al mismo tiempo establecerlo" (Duhau y Giglia , 2008:22-24). Habitar implica movimiento en el espacio-tiempo. "Las vidas se desarrollan no dentro de lugares sino a través, alrededor, hacia y desde ellos, desde y hacia otros lugares" (Ingold, 2011: 148; traducción propia). El habitar no se desarrolla en el lugar, sino a lo largo de los caminos, en el que cada habitante establece un rastro. Mientras que la ocupación es superficial, el habitar es lineal. La vida se produce, entonces, a lo largo de los caminos que llevan de un lugar a otro.

Por esto se analizará no sólo la ubicación geográfica de la vivienda y el vecindario, sino también la lógica del movimiento de los habitantes a través de la ciudad. La ciudad es el espacio donde los habitantes se reúnen, los senderos se entrelazan y cada entrelazamiento constituye un nudo de experiencias, prácticas y significados. Por lo tanto la investigación de los modos de habitar implica el análisis de la ubicación de la vivienda en la ciudad; la descripción de las movilidades y circuitos que conectan vivienda, trabajo, servicios y ocio; la investigación de las conexiones y cruces entre diferentes movilidades y circuitos en la ciudad; y la identificación de las brechas, los límites y la desigualdad de acceso al espacio urbano. La producción de modos de habitar en el espacio urbano es, entonces, un proceso dinámico de intercambios, encuentros y caminos más o menos conflictivos.

A partir de la configuración socio-espacial de La Plata que opone a "la ciudad" (término reservado en el uso diario para el plan urbano fundacional) y "el afuera" (o periferia), se seleccionaron cuatro espacios residenciales para este análisis: un barrio "tradicional" de clase media y media alta situado "dentro" del diseño fundacional llamado "Barrio Norte"; habitantes de barrios cerrados situados en la localidad de City Bell, en la periferia norte de la ciudad, que se corresponde con el eje viario de conexión La Plata-Buenos Aires a través de dos rutas, una autopista y una línea de ferrocarril; un barrio marginal situado "fuera" de la ciudad, en la periferia sur y pobre, conocido como "Puente de Fierro" debido a una estructura ferroviaria abandonada en la que se construyó el asentamiento; y un barrio industrial de la vecina ciudad portuaria de Ensenada, localizada al este de La Plata.

A través del análisis de la dinámica cotidiana de los habitantes de estas diferentes áreas se busca describir modos de habitar la ciudad partiendo de los relatos cotidianos de sus habitantes relevados en entrevistas organizadas en torno a la narración de un día de sus vidas. A medida que el relato del día se desarrollaba, fueron apareciendo tiempos, lugares, caminos, límites, encuentros y conflictos de la vida cotidiana en la ciudad. Se trató, entonces, de producir "relatos de espacio" que como "aventuras narradas" producen "geografías de acciones" (De Certau, 2000). A través del análisis de estos relatos fueron identificadas regularidades en los estilos de vida, nodos compartidos en los circuitos de todos los días así como límites entre grupos sociales. En resumen, a través de los relatos de espacio de los residentes de diferentes partes de la región, se describen modos de habitar la ciudad: se delinean recorridos cotidianos por la ciudad, se identifican nodos donde estas rutas se entrecruzan así como los límites en que estos caminos se separan,

y se muestran las formas en las que el plan fundacional de la ciudad (su centro) se utiliza y es significado.

Localización, accesibilidad y movilidad en la experiencia urbana

La localización de la vivienda, la forma espacial del espacio residencial, las condiciones socioeconómicas de los habitantes, la accesibilidad a los lugares de trabajo y a bienes y servicios como la educación, la salud y el tiempo libre (Chaves, 2014a), y la disponibilidad de transporte determinan las formas de habitar la ciudad. En este sentido, Duhau y Giglia (2008) formularon la hipótesis de que existe una correlación entre el tipo de espacio y la práctica de apropiación del espacio urbano en la Ciudad de México, legible en las relaciones que los habitantes de los distintos espacios residenciales establecen con los tipos de vivienda, el entorno del barrio y el resto de las metrópolis, así como en sus estrategias diarias, sus predilecciones y sus mapas urbanos (reales e imaginarios). En la misma línea, Donzelot (2004) recurrió a la metáfora de "la ciudad de las tres velocidades" para referirse a la relación cambiante entre las formas espaciales, las condiciones socioeconómicas y las formas de vida: suburbios (alta movilidad y protección), relegados (inmovilidad e inseguridad) y gentrificación (ubicuidad).

Tal vez los estilos de vida en la ciudad no sean sólo tres ni las diferencias entre ellos se deban únicamente a la velocidad. Sin embargo, el análisis de los relatos y las prácticas cotidianas de los habitantes de cada uno de los espacios residenciales (un barrio central, una comunidad cerrada, un barrio industrial y un asentamiento informal en la periferia) mostró regularidades en relación con las distancias, los tiempos, la movilidad y circuitos por la ciudad. Estas variaciones en los modos de habitar producen diferencias en los significados, usos y proyecciones con respecto al centro de la ciudad de La Plata.

1-Vivir en el centro: accesibilidad, indiferencia e inseguridad

Situado dentro del plano fundacional de la ciudad, Barrio Norte es lo que suele llamarse un barrio tradicional, de grandes casas unifamiliares habitadas por profesionales, empresarios o comerciantes de clase media y media alta. "Confort" y "conveniencia" son las palabras utilizadas por sus habitantes para describir el vecindario. César (60 años, empleado en una compañía farmacéutica multinacional) vive con su esposa Marcela (57 años, empleada pública) en la zona desde hace más de veinte años. César describe el lugar: "Está dentro de la traza fundacional de La Plata, a diez cuadras del centro. La característica de esta zona es que tiene todo cerca. Y pasan muchas líneas de colectivos que te llevan dentro de la ciudad y afuera... para ir al centro se puede caminar". En el mismo sentido, Alicia (49 años, profesora) dice "esta es una zona bien ubicada cerca del centro, cómoda". Ella vive en el barrio con su marido Marcelo (51 años, investigador) y su dos hijos, Mercedes (20 años, estudiante universitaria) y Tadeo (14 años, estudiante secundario). Durante la semana Alicia trabaja como maestra desde las 8 de la mañana hasta 3 de la tarde en una escuela en el barrio, a la cual va y

viene caminando. Marcelo va y viene en coche a la universidad, que está a unas 25 cuadras. Si bien la vida (escuela, club de baloncesto y clases de inglés) de Tadeo se lleva a cabo en el barrio, Mercedes se desplaza todos los días en micro hacia la universidad. Los fines de semana a menudo van al centro de compras y la vida nocturna la desarrollan en alguna parte cercana a su vivienda.

Saúl (57 años, oficial del Ministerio de Asuntos Exteriores) y Mónica (55 años, comerciante) también viven con sus hijos Joaquín (22 años, estudiante universitario) y Laura (20 años, estudiante universitaria) en el barrio. Saúl trabaja desde hace muchos años en la ciudad de Buenos Aires, hacia donde se desplaza cotidianamente en un servicio de transporte privado ("combis"). "Esta es una zona privilegiada, con escuelas, hospitales y tiendas. En la periferia no hay nada", dice Saúl y reconoce que "elegimos esta zona debido a la ubicación y comodidad". Él describe parte de la dinámica familiar de todos los días: "Camino una cuadra y tomo la combi para ir a Buenos Aires, Joaquín va a la esquina y toma el colectivo que lo lleva a la universidad. Si queremos ir a Buenos Aires, tenemos la autopista cercana. El domingo fui en auto a la casa de mi primo en Capital, y me tomó 40 minutos".

Por razones similares Lidia (71 años, jubilada) y su hijo Néstor (46 años) se mudaron a Barrio Norte hace cuatro años a uno de los nuevos edificios que se han construido en los últimos años desde la localidad de Gonnet, donde vivían en una casa con pileta. Gonnet es una de las localidades ubicadas en el norte de la ciudad, en el eje Buenos Aires-La Plata, donde se han ubicado las clases media y alta a lo largo del tiempo, pero no se ha visto afectada por la expansión de las comunidades cerradas como las localidades adyacentes de City Bell y Villa Elisa. En el caso de Lidia, después de veintisiete años de vivir en Gonnet regresó a La Plata debido a la distancia, el tiempo y el esfuerzo que significaba estar en Gonnet. Su trayectoria de movilidad residencial acompañó su ciclo de vida. Lidia vivió en La Plata durante su infancia y juventud y ya casada y con un hijo se trasladó a Gonnet en busca de los espacios verdes y tranquilidad. La decisión de mudarse nuevamente a La Plata fue difícil: "Fue una elección difícil, con muchas dudas, porque habíamos estado viviendo mucho tiempo en Gonnet. Me sentí atraída por estar cerca de todas mis actividades y las de Néstor, pero no sabía lo que era vivir en un departamento". Ahora están contentos con la decisión. "Fue una buena elección, el barrio y el apartamento", dice Lidia. Hoy en día se mueve a diario en coche para sus actividades y las de su hijo, porque ella tiene un problema en la columna y caminar puede ser agotador. "Debido a mi edad, no sé cuánto tiempo más pueda conducir el coche, pero por ahora me siento bien para conducir. Le voy tomando el ritmo a la ciudad y evalúo los tiempos para que ir al banco, a la obra social o lo que sea. Por ejemplo, el centro al mediodía se hace imposible, por lo que voy en coche por algunas calles laterales. Y al salir del centro tomo la Avenida 1. Siempre voy buscando donde hay un tráfico menos intenso", describe Lidia. Los fines de semana, sin embargo, los utilizan para ir a Gonnet o City Bell. "Disfrutamos de actividades al aire libre, a veces vamos al centro de City Bell para el café y compras".

Estas historias no parecen hablar precisamente de ubicuidad, sino de una ubicación beneficiosa en términos de proximidad y accesibilidad a los servicios urbanos y la infraestructura vial. Sin embargo, la contrapartida de la centralidad son la indiferencia y la inseguridad en la vida diaria. En este sentido, de manera ciertamente sintomática, los residentes describieron su barrio como “de puertas adentro”, donde la indiferencia caracterizaría las relaciones entre los vecinos y la inseguridad constituye una sensación compartida de la vida urbana.

Para muchos residentes esto se debe a los cambios recientes en la ciudad significados como "decadencia": la expansión urbana, el aumento de la delincuencia, los problemas urbanos relacionados con el tráfico y el medio ambiente, entre otros. Además, en lo que respecta específicamente a su lugar de residencia, desde la perspectiva de los habitantes de Barrio Norte la creciente construcción de torres y edificios en una zona tradicionalmente de casas de baja altura tiene el efecto de que "Barrio Norte como barrio tiende a desaparecer", como dice Marcela. Barrio remite esencialmente para ella y otros habitantes a un tipo específico de sociabilidad, que se ve afectada por la creciente presencia de extraños y recién llegados así como por el aumento del tráfico. "Cada vez los vecinos saben menos acerca de los otros, porque hay más y más edificios aquí. No sabemos quién vive allí dentro ", dice César. Alicia está de acuerdo: "No sabemos quiénes son los vecinos, ni nos saludamos". La indiferencia y la incertidumbre sobre el otro aumenta la sensación de inseguridad, que tiene efectos sobre la experiencia urbana cotidiana: después de sufrir un asalto en la calle Alicia dejó de dar clases nocturnas en la escuela cercana y los hijos de Saúl viajan en taxi cuando se hace de noche. En resumen, un barrio de "puertas cerradas". Por lo tanto, Saúl y su familia se imaginan en el futuro estar en Gonnet, siguiendo las tendencias residenciales de una parte importante la clase media alta. "Me gusta el lugar, hay más aire, más silencioso, menos ruido," dice Saúl.³

2-Barrios cerrados: naturaleza, protección y alta movilidad

Eduardo (70 años, abogado) y su esposa Mónica (68 años, profesora) se trasladaron hace 10 años a una de las comunidades residenciales cerradas más prestigiosas de la ciudad, que se encuentra en la localidad de City Bell, a 15 kilómetros del centro de La Plata. El barrio cerrado cuenta con una piscina cubierta y una piscina al aire libre, canchas de tenis, campo de golf y gimnasio, entre otras comodidades. La búsqueda de la paz, el silencio, la naturaleza y la seguridad a partir del diagnóstico de que "La Plata perdió la calidad de vida", fueron las razones para el traslado de la familia. Son una de las muchas familias de clase media y alta que llevaron a cabo uno de los procesos más llamativos de

³ De esta manera, los desplazamientos residenciales no son lineales. Mientras que a Saúl y su familia les gustaría mudarse a zonas residenciales de clase media alta alejadas del centro, Lidia y su hijo se movieron en la dirección opuesta. Mientras que el movimiento imaginado por Saúl es la tendencia dominante entre los sectores de altos ingresos, otras variables, como el curso de vida (Chaves, Segura, Speroni y Cingolani, 2016) pueden afectar a casos particulares, como se muestra en la experiencia de Lidia y Néstor.

la movilidad residencial intraurbana en las últimas décadas, debido principalmente a la búsqueda de seguridad, tranquilidad y espacios verdes.

Como la mayoría de los residentes del club de campo, Eduardo y Mónica trabajan cada día en La Plata, donde él tiene su estudio de abogacía y donde se encuentra la escuela en la que Mónica enseña. Tienen dos coches. En este sentido, Eduardo señala que "el coche es esencial para vivir en este barrio porque las distancias son largas". Las grandes distancias y el tiempo que tarda el viaje a La Plata debido al tráfico conduce a "organizar la vida" con el fin de "evitar ir dos veces al día a La Plata". Ellos van allí a trabajar todos los días y planifican otras actividades complementarias para aprovechar el viaje diario: compras, trámites, reuniones, entre otros. "Estoy fuera de casa todo el día. Luego, cuando llego a mi casa, no quiero volver a salir ", comenta Eduardo. De manera similar, Manolo (56 años, periodista) y su esposa Lourdes (47 años, empleada) viven en otro barrio cerrado de City Bell y tienen el trabajo en el centro de La Plata. Se movilizan cada uno en un coche hacia La Plata para el trabajo y reconocen, como Eduardo, que "cuando uno regresa a su casa del trabajo que no quiere volver a salir".

La vida cotidiana de Maruja (57 años, empresaria), sin embargo, está organizada de forma diferente. Mientras su marido viaja a La Plata para el trabajo y sus dos hijos hacen lo mismo para estudiar en la universidad, Maruja viaja de lunes a jueves a Buenos Aires donde tiene su negocio. Los fines de semana se traslada a Pinamar, un balneario en la costa atlántica, a 300 km de La Plata. "Tomo la ruta y voy a Buenos Aires muy rápido. De aquí a Puerto Madero me lleva 22 minutos. Voy y vuelvo cada día. Y los fines de semana a Pinamar, ya que de aquí se tarda dos horas y quince minutos en auto".

La dinámica diaria en los barrios cerrados se reitera: sus residentes salen temprano hacia sus trabajos (en el centro de La Plata o Buenos Aires) o las escuelas (en el caso de los niños y jóvenes) y regresan a la casa en la noche. Las grandes distancias y el tiempo que demora el viaje requiere una planificación para intentar ir sólo una vez al día para el centro de la ciudad y no tener que hacer el viaje dos veces al día.

La movilidad cotidiana de los jóvenes presenta una dificultad adicional. Como dice Maruja: "El problema es cuando los hijos son adolescentes y comienzan a tener actividades fuera de la escuela. Uno tiene que llevarlos a sus actividades, recogerlos y traerlos de vuelta". La creciente autonomía de los adolescentes de los padres sumada a la imposibilidad de tener su propio coche y al deficiente sistema de transporte público hace sus movimientos más difíciles, ya sean aquellos desplazamientos para ir a la escuela o para salir en los fines de semana.

Este es el caso de Candelaria (45 años), quien vive junto a su marido (46 años) y sus dos hijas (de 18 y 15 años) en un barrio cerrado de City Bell. Tienen dos autos, cada uno el suyo, "sino sería imposible", aclara. "La encargada de la casa soy yo –relata Candelaria-. Mi esposo se levanta temprano y se va a Buenos Aires. Me olvido de él hasta que en algún momento del día vuelve. Él es cirujano de niños, así que imagínate que... cero pendiente de la familia. Soy yo la que está a cargo. Me levanto, llevo las nenas al cole, si tengo que ir a dar clases [a La

Plata] voy a dar clases, vuelvo y las paso a buscar por el cole, vienen a comer y si después hay actividad las llevo y las traigo y nos vamos organizando a medida que vamos pudiendo (...). Hoy por hoy –enfatisa- movilizarme con mis hijas es lo que me interesa, mi prioridad”. Ya en la adolescencia, Candelaria reconoce que sus hijas “se mueven un poco solas, pero siempre con ciertos recaudos, hay muchos recaudos que tomo”. Y ejemplifica: “Se bajan en [en el camino Gral.] Belgrano y yo las voy a buscar. Depende de los horarios también. Si es tardecita noche no, las voy a buscar yo. O coordinamos y ellas van a donde estoy yo (...). Micro, remis. Depende la hora y la zona a donde vayan”. La vida cotidiana de Dolores combina, además del cuidado de la casa, las hijas y las movilidades asociadas a estas tareas, una intensa movilidad cotidiana (que ella asocia a las características de su espacio residencial) vinculada con su trabajo y su vida social: “Si vos vivís acá [por el country] ya es como que es un hábito, a mí no me cuesta ir y venir”. En ese sentido, señala que a muchas mujeres del barrio se les torna complicado: “la dificultad tiene que ver con el no manejo de las mujeres. Tener miedo, o ser temerosas. O que por ahí el marido no la deja”. En su caso, en cambio, disfruta de ese “ir y venir” que implica llevar e ir a buscar a sus hijas a la escuela privada ubicada en la localidad aledaña de Gonnet (viaje que le insume entre 15 y 20 minutos), ir a trabajar a La Plata (que le insume entre 30 a 35 minutos) y sus salidas con amigas, ir al cine o a tomar un helado, o viajar a Buenos Aires. “Olvídate que yo donde tengo ganas agarro el auto y me voy”.

Cuando los jóvenes ingresan en la universidad los problemas de movilidad se incrementan. En este sentido, Maruja argumentó que una universidad privada en Buenos Aires está “más cerca” de su casa que la universidad pública de La Plata (cosa que en términos geográficos no es cierto), debido a diferencias en los horarios y los medios de transporte. Desde su perspectiva, mientras que en la Universidad Nacional de La Plata los horarios de clase son muy dispersos y hay dificultades para el acceso de transporte público desde el barrio, perdiendo así mucho tiempo, en las universidades privadas de Buenos Aires van a clase a partir de la 7 am hasta las 12 am y hay un servicio de transporte privado que viaja desde City Bell a Buenos Aires que se ajusta con los horarios de la universidad. “Se trata de una universidad que se encuentra en un lugar cómodo, el servicio de transporte privado viaja por la autopista y se detiene en el Obelisco, cerca de la universidad. Ellos van a la universidad de siete a doce y tienen un servicio de transporte privado a City Bell de retorno. Pueden dormir por un tiempo y luego estudiar”.

A pesar de ir todos los días a La Plata, sin embargo, la mayoría de los residentes en las urbanizaciones cerradas establecen una relación “distante” con la ciudad. “Vamos al centro todos los días, pero no vivimos mucho la ciudad”, dicen Manolo y Lourdes. De hecho, sufren la ciudad debido a la obligación de llegar a tiempo al trabajo, los problemas cotidianos con el tráfico y la dificultad de encontrar estacionamiento en el centro de La Plata. “Si voy a seis y veinticinco me toma veinte minutos para llegar al trabajo. Si voy después de seis y media me toma más de 25 minutos, ya que están todos los micros escolares y más autos en el camino. Y entro en el trabajo a las siete de la mañana”, dice Manolo. Lourdes, por su parte, dice que “para estacionar el coche trato de llegar quince minutos antes de entrar a trabajar, porque muchas personas estacionan su coche en la zona. Hay

mucha gente y mucho tráfico. Quisiera tener un autobús, por ejemplo, con más regularidad, que me lleve y me traiga de mi casa para no tener que ir al centro en coche". Debido a esto ellos realizan una gran compra mensual de suministros para el hogar y evitan ir a la Plata los fines de semana y el tiempo libre. Ellos compran en el centro de City Bell y los fines de semana van a pasear a City Bell o van a Buenos Aires, un viaje que dura 40 minutos por autopista. A veces viajan a Tres Arroyos (una ciudad situada a 500 kilómetros de la Plata) para visitar a familiares.

Un resultado de la gran expansión de los barrios cerrados en el norte de La Plata fue precisamente la consolidación de City Bell como un nodo urbano con escuelas y clínicas privadas, así como con un importante centro comercial con restaurantes, entretenimientos y tiendas de marca, que Maruja y su familia llaman "la aldea", debido a su ritmo más lento y las relaciones más relajadas que en La Plata. Por lo tanto, City Bell ha ganado autonomía respecto de La Plata en lo relativo a servicios de educación y de salud, así como en relación con el ocio. Con la importante excepción del trabajo, los vecinos de las urbanizaciones cerradas realizan la mayor parte de sus actividades diarias en City Bell, lugar al que también se hace referencia como espacio de ocio y lugar de compras durante los fines de semana por parte de residentes en Barrio Norte.

El escape de la ciudad ofrece, sin embargo, un balance ambivalente para los habitantes de los barrios cerrados. La paz tan esperada, la seguridad y la vida natural contrastan con la interacción social limitada dentro del barrio y la lejanía de los amigos y familiares que viven en otras partes de la ciudad. "Aquí no hay mucha vida social", reconocen los habitantes. Y explican esta situación debido al largo viaje y a pasar la mayor parte del día fuera de la vecindad. Cuando regresan a su comunidad cerrada quieren quedarse en casa. Además, la seguridad y la vida en contacto con la naturaleza se logra con un alto precio: la movilidad cotidiana que lleva tiempo y dinero y requiere una organización importante de la vida cotidiana. Así, paradójicamente, estas condiciones de vida (alta movilidad, planificación diaria) obstruyen el disfrute del barrio y sus servicios (parques, instalaciones deportivas, áreas comunes de la vida social, etc.).

3-Asentamientos: informalidad, lejanía y estigmatización

Puente de Fierro es un barrio (comúnmente referenciado como una "villa" o un "asentamiento") que surgió a mediados de la década de 1990, después de la ocupación de suelo público que pertenecía a una línea de ferrocarril desactivada en la década de 1970. La mayoría de sus habitantes son migrantes del interior del país y de países limítrofes (Bolivia y Paraguay) que llegaron a La Plata en busca de un lugar para vivir con mejores oportunidades que en sus lugares de origen. En este sentido, más allá de los datos biográficos, los residentes en Puente de Fierro comparten una "experiencia común" (Segura, 2015) relacionada con la migración a la ciudad, el sueño de un lugar propio, la lucha por el reconocimiento legal de la tierra y la vivienda, los problemas asociados con la falta de infraestructura y servicios urbanos, la necesidad de viajar largas distancias cada día para ir al

trabajo y acceder a la salud y la educación, y la experiencia cotidiana del estigma que recae sobre el barrio y sus habitantes.

La expansión de los asentamientos y barrios pobres de la periferia de La Plata en las últimas décadas indican que las ciudades siguen siendo lugares para la movilidad social ascendente. Varias décadas después de intenso ciclo de la migración rural-urbana que caracterizó a los años 1930 a 1970 a través del continente, las ciudades siguen apareciendo como un área que ofrece oportunidades en el mercado laboral y accesibilidad a la educación, la salud y otros servicios públicos. Al mismo tiempo, sin embargo, las ciudades son también áreas de reproducción de las desigualdades sociales legible en varios registros como el aumento de la fragmentación del espacio urbano, el aislamiento socio-espacial de los sectores populares y la creciente estigmatización de sus espacios residenciales, los cuales también aumentan la sensación de la inseguridad urbana.

Desde el punto de vista de los habitantes de Puente de Fierro, ellos no sólo viven "afuera" de la ciudad, sino también "lejos" de los bienes y servicios necesarios para la reproducción de su vida. La lejanía refiere no sólo a la cantidad de metros que separan la vivienda de otras áreas urbanas como espacios escolares, hospitalarios, de mano de obra, la administración pública y de ocio, ausentes en el barrio. Darío (54 años, trabajador de la horticultura), declaró: "El Hospital de Niños [hospital más cercano] está lejos de aquí y es muy difícil salir de aquí. Hay un autobús que va al hospital, pero hay que tomarlo en el cementerio. Y para llegar al cementerio de aquí son veinte cuadras y tienes que caminar". Y Araceli (32 años, ama de casa) sostiene: "En el barrio no hay jardín de infantes. El más cercano es a treinta cuadras de aquí. Para mí es muy lejos. Y cuando mis hijos eran pequeños no tenía dinero para pagar el colectivo".

Por lo tanto, a pesar de estar ubicado a tres kilómetros del límite del trazado fundacional y seis kilómetros del centro de la ciudad, Puente de Fierro está más lejos de la ciudad que barrios cerrados situados alrededor de veinte kilómetros del centro. La distancia, entonces, no es sólo un fenómeno cuantitativo. Distancia refiere tanto al espacio físico que media entre la casa y el hospital o el jardín de infantes, así como a las dificultades para salir del barrio, ya sea por su inaccesibilidad (las veinte cuadras que deben caminar hasta la parada más cercana del colectivo que los lleva al hospital) y por la falta de medios de transporte o dinero para cubrir los gastos de viaje.

A pesar de estos obstáculos, *salir del barrio* es fundamental para las estrategias de reproducción social de los habitantes de Puente de Fierro, ya que no es un espacio autosuficiente. La mayoría de estos viajes a través de la ciudad son instrumentales (Grimson, 2009): van a "la ciudad" por algo puntual y específico (trabajo, acceso a la educación y la salud, realizar trámites, etc.). Por esto, la relación con el mercado de trabajo es clave para entender la movilidad urbana diaria. Personas como Carlos (48 años, empleado en la construcción) y Juan (35 años, reciclador urbano) dicen lo mismo que Valentín (43 años, electricista): "Voy al centro todos los días". Para otros, como Darío, que trabajan a diario en la producción hortícola, su movilidad cotidiana no es periferia-centro, sino periferia-periferia.

Las relaciones de género ayudan a comprender la lógica de movilidad alrededor de la ciudad. Aunque la mayoría de los hombres adultos salen del barrio para sus puestos de trabajo no cualificados, que se caracterizan por la informalidad, las mujeres (independientemente de su relación con el mercado de trabajo) son responsables de la reproducción del espacio doméstico, que también implica la movilidad diaria a la escuela y el hospital, y afecta negativamente sus oportunidades en el mercado laboral. Así, mientras que los hombres realizan itinerarios lineales del tipo de casa-trabajo-casa, los itinerarios femeninos son no lineales o múltiples, debido a los muchos requisitos que deben hacer compatibles (doméstico, laboral, etc.). Hay itinerarios del tipo casa-escuela-casa-trabajo-casa o del tipo casa-escuela-casa-comedor-escuela-casa.

En estos viajes diarios a través de la ciudad el estigma asociado a los espacios residenciales de las clases trabajadoras pobres se actualiza. Desde mediados del siglo XX las villas miseria (barrios pobres) son una figura prototípica de la vivienda popular en Argentina, por lo general asociados con muchos significados negativos: espacio de la anomia, la inmoralidad, el crimen y la ilegalidad. Pero en este caso no se trata sólo de un estigma territorial (Wacquant, 2007), ya que ellos no son discriminados únicamente por el lugar donde viven. Los lugares de la pobreza y sus habitantes en Argentina se encuentran generalmente racializados (Margulis 1998; Auyero 2001), es decir, desde la perspectiva de las clases altas y medias que es donde los “negros” o los “cabecitas negras” viven. Esto suma un estigma racial a los habitantes de estos espacios heterogéneos en diferentes contextos sociales, tales como el transporte público, las instituciones educativas y de salud, el lugar de trabajo, los controles policiales, entre otros. Y el estigma es una desventaja adicional en las oportunidades de empleo, acceso a servicios y otros bienes socialmente valiosos (Kessler, 2012), que desalienta la movilidad alrededor de la ciudad más allá de lo estrictamente necesario.

El estigma es particularmente relevante en la experiencia urbana de los jóvenes varones de los sectores populares identificados como peligrosos⁴. Como relató Mariana (38 años, ama de casa) “mis hijos no pueden ir al centro, ya que han sido identificados, la policía les pregunta dónde viven y cuando responden en Puente de Fierro, se los llevan a la comisaría”. Ellos y sus madres narran la experiencia cotidiana del estigma en el barrio, en los espacios públicos y el abuso policial que Kessler (2009) denominó “relato de estigmatización”. En estas historias es evidente que el estigma es solidario con las grandes distancias y las condiciones económicas, colaborando con el fortalecimiento de la separación entre los sectores sociales en la ciudad.

Por lo tanto, la vida cotidiana de los habitantes de Puente de Fierro está modelada por fuerzas opuestas. Por un lado, los habitantes de Puente de Fierro han experimentado una mejora en el acceso a la vivienda, el empleo, la salud y la educación en comparación con sus lugares de origen. Por otro lado, sin embargo, su experiencia cotidiana de la ciudad se caracteriza por la informalidad (laboral y residencial), la lejanía de los bienes y servicios socialmente valorados, y la

⁴ Ver también Chaves (2013 y 2016).

estigmatización en muchos lugares por los que circulan en la ciudad. En este sentido, mientras que la mayoría de sus viajes fuera de su barrio son instrumentales, las prácticas de parentesco y de ocio siguen desarrollándose, para la mayoría de las personas en la mayoría de las situaciones, dentro de los límites del vecindario, debido al entrelazamiento de dimensiones económicas (falta de dinero y/o de trabajo), urbanas (grandes distancias, malos servicios de transporte) y simbólicas (estigmas). En resumen, la experiencia de la ciudad desde la periferia tiene lugar precisamente en la brecha entre lo socialmente articulado sobre las ventajas de la vida urbana y los problemas que los habitantes de la periferia enfrentan a diario para intentar acceder a dichas ventajas.

4-Barrio industrial: tranquilidad, distancia y aislamiento.

Ensenada es una pequeña ciudad que se encuentra dentro del aglomerado del Gran La Plata y cuenta con cerca de 60.000 habitantes. Fundada casi un siglo antes que La Plata (en 1801), en tanto puerto natural muestra una ocupación continua desde inicios del siglo XVIII. A lo largo del siglo XX –y al igual que la ciudad adyacente de Berisso- adquirió un claro perfil industrial y en la actualidad la presencia del Astillero Río Santiago, los complejos siderúrgico y petroquímico, la zona franca y el puerto, hacen de Ensenada un destacado polo industrial de la región.

El Barrio Coven (Cooperativa de Viviendas de Ensenada) se ubica a un costado de la Avenida Bosinga, unas de las principales de Ensenada, en el camino que conecta el centro de la ciudad con la zona costera de Punta Lara. El mismo se encuentra en un sector de barrios de vivienda social como el Barrio UOM, el Barrio 5 de Mayo, el Barrio Nuevo, Villa Tranquila y el Coven. Así, sobre un entramado cuadriculado de calles, se encuentran distintos barrios, distinguibles por la tipología edilicia y la antigüedad (cuando no, deterioro) de cada uno de ellos. Así, por ejemplo, mientras el Barrio UOM consiste en un sistema de monoblocs, claramente distinguible y separado del espacio contiguo y con espacios comunes hacia el interior, barrios como Villa Tranquila y el propio Coven consisten en viviendas individuales, con un diseño base idéntico, que ha sido luego modificado por sus residentes.

Leonora tiene 21 años y vive junto a sus padres y su hermano menor en el barrio. Su padre (48 años) trabaja en el astillero y su madre (47 años) es directora en un jardín de infantes en La Plata. Mientras su hermano (18 años) está finalizando la tecnicatura en astilleros, Leonora estudia el último año de la licenciatura en nutrición en una universidad privada de la ciudad de La Plata. La dinámica cotidiana de la familia se estructura en torno de dos actividades fundamentales: el trabajo y el estudio. En la casa cuentan con un vehículo que utiliza principalmente la madre, ya que diariamente viaja hasta La Plata para trabajar. Su padre, en cambio, trabaja en el astillero entre las 7 de la mañana y las 3 de la tarde. Por la mañana va al trabajo caminando (lo que le insume unos 45 minutos) y a veces lo pasa a buscar un compañero en auto; por la tarde regresa con un compañero que lo acerca hasta el camino Rivadavia y luego camina el trayecto restante (unos 10

minutos). Al regresar del trabajo tanto la madre como el padre se quedan en la casa. “No son de salir para nada –cuenta Leonora-. Salen porque tienen que salir a trabajar, pero después son caseros”. Por su parte, Leonora pasa gran parte de la mañana en su casa, cocina y almuerza sola (su padre y su hermano almuerzan en el astillero, su madre en La Plata) y a las cuatro de la tarde sale en micro para la facultad ubicada en el centro de La Plata. Camina 10 minutos hasta el Camino Rivadavia y ahí se toma la línea N° 307 que la deja en Plaza Italia, a pocos metros de la facultad. Prefiere hacer esto porque la línea N° 307 es más rápida que la N° 275 y, además, este último la deja más lejos. El medio utilizado para regresar depende de la hora de salida. “Si salgo a las diez, muy tarde, me van a buscar”. En cambio, si sale más temprano regresa en colectivo y se baja en el camino Rivadavia. Ahí la van a buscar en auto “porque todo eso no me lo camino de noche”. A Leonora le “encanta” vivir en Ensenada, a la que describe como “medio pueblo” y contrasta con La Plata. La tranquilidad del lugar donde vive constituye una de sus ventajas, mientras que entre las dificultades señala que “hay cosas que tenés que ir a hacer a La Plata, por ejemplo ir a la facultad, o trámites e ir al médico”.

Graciela tiene 34 años y vive en el barrio junto con su marido, de 35 años y sus tres hijos: de 16, 5 y 2 años. Llegaron a tener una vivienda en el barrio por medio del padre de Graciela, trabajador de Astilleros que les dio la vivienda que le correspondía a él. Mientras su marido trabaja en un comercio en La Plata, por lo que sale de la casa a las nueve de la mañana, va en colectivo a trabajar y regresa entre las siete y las ocho de la tarde (dependiendo del estado del transporte), la vida cotidiana de Graciela se estructura en torno a las actividades domésticas: limpiar la casa, realizar las compras en el centro de Ensenada (en colectivo), llevar a sus dos hijos menores a la escuela e irlos a buscar a la hora de la salida (generalmente a pie), llevarlos al médico, entre otras cuestiones. “Mi vida gira en torno a mis hijos, por más de que proteste”, reconoce Graciela. Respecto al barrio le parece “muy tranquilo” y señala que “siento que estamos en una burbuja. Vos estás acá y es una cosa, salís y te encontrás con el mundo” (en alusión a los barrios vecinos y demás zonas de Ensenada que ve como peligrosas). La contrapartida de la tranquilidad del barrio es, sin embargo, la soledad.⁵ “Pero hay días que vos querés ver gente (...). Es tranquilo pero a veces se pasa, a veces se pasa. A veces decís, “ay, un vecino para hablar”. Su rol de ama de casa y la ubicación (muy aislada) de su vivienda en el barrio colaboran, junto con el diagnóstico negativo de Graciela respecto de la gente de Ensenada, en su soledad y aislamiento.

⁵ Por cuestiones de espacio no tematizamos aquí la cuestión de las relaciones de género y su impacto en la conformación de moviidades cotidianas diferenciales, sumamente relevantes para pensar el acceso desigual a la ciudad y sus oportunidades. Solo nos gustaría señalar que hemos identificado en un artículo próximo a aparecer un tipo de movilidad femenino asociado a la reproducción del hogar que implica salidas al espacio público (aunque con roles y funciones domésticas) y que se vivencia como “encierro” (Segura, 2015). El encierro, entonces, no supondría necesariamente inmovilidad, sino un tipo de movilidad “atada” al hogar y sus miembros. (Chaves, Segura, Speroni y Cingolani, 2016 en prensa)

En este barrio industrial se infiere la relevancia del Astillero en la vida de sus habitantes y el tipo de articulación específica entre trabajo y residencia que se establece. Así, si bien no todos los que viven el barrio trabajan en Astilleros, el padre de Leonora trabaja ahí y Leonora y su hermano fueron a esa escuela, al igual que el hijo mayor de Graciela. Incluso podríamos decir que la ausencia de vínculos con el astillero ayuda a comprender las grandes movilizaciones cotidianas (como en los casos de la madre de Leonora y el esposo de Graciela). De esta manera, con la excepción de estos desplazamientos laborales/de estudio (así como los paseos), la vida cotidiana se circunscribe a la localidad y el barrio, entre las que se producen “micromovilidades” que muchas veces las grandes encuestas pierden de vista. La Plata es algo “lejano” y, fundamentalmente, “ajeno”, un lugar al que se va fundamentalmente por trabajo o estudios. Pero la ciudad de Ensenada tiene una “relativa autonomía” si lo comparamos con barrios de la ciudad de La Plata.

Conclusiones: distancias, malestares, significados y circuitos de la vida urbana

La ciudad es plural y también es desigual. En este sentido, el recorrido por diferentes modos de habitar la ciudad nos permite reflexionar –a modo de cierre– sobre la pluralidad y la desigualdad de la vida urbana a través de cuatro cuestiones: las distancias, los malestares, los significados y los circuitos cotidianos en la vida urbana.



Nota: representación sintética de las movilizaciones cotidianas desde los espacios residenciales (rectángulos) y de los nodos (elipsis) que las mismas producen.

Hace más de un siglo, Simmel (1986) reflexionó acerca de la dinámica entre proximidad y distancia en la vida urbana. Como hemos visto en este artículo, la ubicación cerca del centro urbano de Barrio Norte contrasta con las grandes distancias entre la vivienda y el centro urbano para los habitantes de barrios cerrados, conjuntos de vivienda social y barrios populares. Al mismo tiempo, la desigualdad en los medios de transporte (públicos y privados) y la accesibilidad diferencial al espacio urbano entre los barrios cerrados y los barrios populares indica que la distancia no es solamente cuantitativa. La configuración espacial de los barrios, la proximidad de infraestructura vial y de comunicación, la disponibilidad de servicios urbanos y los imaginarios acerca de los residentes de cada uno de esos espacios establecen una distancia "socialmente producida" entre diferentes lugares y actores. De esta manera, los habitantes de los barrios situados a una distancia física más o menos equivalente desde el centro de la ciudad tienen una experiencia urbana completamente diferente, debido a las condiciones espaciales, económicas y simbólicas desiguales. Por lo tanto, la alta movilidad y la gran escala geográfica de los movimientos de los residentes de los barrios cerrados contrastan con la sensación de lejanía y los grandes esfuerzos realizados para moverse a través de la ciudad por los habitantes de los barrios pobres. En un sentido similar, Bourdieu (2002) ha argumentado que la propia ubicación dentro de la ciudad y las distancias que deben recorrerse traducen espacialmente posiciones y distancias sociales. La incorporación de las estructuras del orden social se realizaría en gran medida por medio de la experiencia prolongada e indefinidamente repetida de las distancias espaciales, que se afirman en las distancias sociales, a través de los movimientos del cuerpo que estas estructuras sociales transformadas en estructuras espaciales, y por lo tanto naturalizadas, organizan y califican.

Por otra parte, sin minimizar las diferencias y desigualdades en la ciudad, cada modo de habitar tiene sus propios malestares. Así, los estilos de vida en la ciudad nos enfrentan a "ecuaciones" no lineales y complejas. La centralidad de Barrio Norte tiene su contraparte en la inseguridad y la indiferencia en la vida cotidiana; la deseada seguridad y tranquilidad que muchas personas buscaron en barrios cerrados son contrarrestadas por la alta movilidad cotidiana y la pérdida de relaciones sociales que impone este estilo de vida; la tranquilidad del barrio industrial contrasta con su aislamiento; y las promesas de mejoras que ofrece la ciudad para los inmigrantes pobres, encuentra rápidamente sus límites en los distintos dispositivos (económicos, sociales, espaciales, simbólicos) que reproducen la desigualdad que afecta a los habitantes de los barrios pobres.

Sin embargo, la existencia de significantes compartidos entre todos los habitantes sobre la vida urbana como "inseguridad", los problemas asociados con la movilidad como "tránsito" y "distancia" o "lejanía", e incluso "expansión urbana" e "insuficiente inversión" no debe conducirnos a minimizar las particularidades y las modulaciones específicas que adquieren estos problemas en cada uno de los espacios residenciales analizados. La inseguridad significa cosas diferentes en un barrio cerrado y en un barrio pobre, así como los problemas asociados con la movilidad cotidiana se refieren a un conjunto de condiciones desiguales y diferentes prácticas en cada localización. Los significantes –lo sabemos-

comparten múltiples significados. En resumen, los habitantes pueden percibir la vida urbana como crítica (o al menos, vivirla con ciertos malestares), pero por razones diferentes y dentro de condiciones de vida desiguales. Precisamente debido a estas diferencias, "la ciudad" (es decir, el trazado fundacional) adquiere diferentes significados dependiendo del espacio residencial: cómodo, pero no seguro para los residentes de Barrio Norte; un lugar del que hay que escapar, pero hay que ir todos los días para los residentes de los barrios cerrados; un lugar en el que se desea estar, pero de difícil acceso para los habitantes de los barrios pobres; un lugar al que inevitablemente hay que ir por algunos motivos (como estudio, trámites, en algunos casos trabajo) para los habitantes de barrios industriales.

Por último, más allá de estas diferencias, hay que señalar que las movilidades diarias muestran que es precisamente el centro de la ciudad —en tanto nodo de movilidades diversas— uno de los pocos espacios compartidos (o al menos transitado) por la mayoría de los habitantes de la ciudad. Mientras que para los residentes de Barrio Norte el centro de la ciudad es el espacio de proximidad en el que transcurre la mayor parte de su vida cotidiana, el centro también es el espacio donde se encuentran los puestos de trabajo para la mayoría de los residentes de los barrios cerrados y los puestos de trabajo y muchos servicios para los habitantes de los barrios pobres y de barrios industriales. Aparece el trazado urbano fundacional, entonces, como el espacio donde los caminos cotidianos de los habitantes se reúnen, se entrelazan y se separan, generando sentimientos diferenciales como la indiferencia, el temor, el estigma en los habitantes de distintos espacios residenciales. El centro, entonces, es el nodo compartido por circuitos urbanos segregados que conducen a diferentes lugares de residencia, estudio, comercio y de ocio. Tal vez, como sugirieron Bayon y Saraví (2012), la fragmentación socio-espacial implica no necesariamente la falta de vínculos sociales entre los diferentes sectores sociales de la ciudad, sino una manera en la que se establecen estos vínculos y los sentidos y sentimientos que los mismos producen. La comprensión de este fenómeno es uno de los retos fundamentales de la investigación sobre los modos de habitar la ciudad.

Bibliografía

Auyero, Javier (2001) "Introducción. Claves para pensar la marginación", en L. Wacquant *Parias urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.

Bayón, Marcela Cristina y Saraví, Gonzalo (2012). "The Cultural Dimensions of Urban Fragmentation: Segregation, Sociability, and Inequality in Mexico City". *Latin American Perspectives*. Issue 189, Vol. 40 No. 2, 35-52.

Bonaldi, Pablo y Del Cueto, Carla (2009) "Fragmentación y violencia en dos barrios de Moreno", en *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires*, Buenos Aires, Prometeo, pp. 103-128.

Bourdieu, Pierre (2002) "Efecto de lugar", en *La miseria del mundo*. México: FCE.

Chaves, Mariana (2014a) "Haciendo trámites con los pibes y las familias: barreras de acceso y micropolíticas públicas" en *Escenarios*. Año 14 N° 21 Facultad de Trabajo Social, UNLP. La Plata. Pp.15-23

Chaves, Mariana. (2014b) "Circuitos y lógicas territoriales en jóvenes con inclusión desfavorable en Barrio Aeropuerto (Villa Elvira, La Plata)" Actas electrónicas IX JIDEEP. Jornadas de Investigación, Docencia, Extensión y Ejercicio Profesional. Facultad de Trabajo Social, UNLP. La Plata. http://www.trabajosocial.unlp.edu.ar/uploads/docs/gt9__circuitos_y_logicas_territoriales_en_jovenes_con_inclusion_desfavorable_en_barrio_aeropuerto.pdf

Chaves, M. (2013) "Culturas juveniles en la tapa del diario: tensiones entre el margen y el centro de la hoja" en Chaves, M. y Fidalgo Zeballos, J. E. (coords.) Políticas de infancia y juventud: producir sujetos y construir Estado. Buenos Aires: Espacio. Págs.111-137.

Chaves, Mariana; Fuentes, Sebastián Gerardo y Luisa Vecino (2016) Experiencias juveniles de la desigualdad. Fronteras y merecimientos en sectores populares, medios altos y altos. Buenos Aires: Grupo Editor Universitario

Chaves, Mariana y Segura, Ramiro (2015) *Hacerse un lugar. Prácticas, circuitos y trayectorias juveniles en ámbitos urbanos*. Buenos Aires: Biblos.

Chaves, Mariana; Segura, Ramiro; Speroni, Mariana y Cingolani, Josefina (2016 en prensa) "Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)" *Revista Transporte y Territorio. Dossier Género y movilidad*. Buenos Aires: Instituto de Geografía UBA.

Ciccolella, Pablo (2011): *Metrópolis latinoamericanas. Más allá de la globalización*, Quito: OLACCHI.

Ciccolella, Pablo y Baer, Luis (2011). "Buenos Aires tras la crisis ¿Hacia una metrópoli más integradora o más excluyente?", en *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*, Quito, OLACCHI, pp. 213-245.

Cravino, Marcela Cristina; Duarte, Joaquin; y Río, Joaquin del (2008). "Un acercamiento a la dimensión cuantitativa de los asentamientos y villas del Área Metropolitana de Buenos Aires", en *Los mil barrios informales del Área Metropolitana de Buenos Aires. Aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular*, Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.

De Certeau, Michel (2000) *La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO.

Donzelot, Jacques (2004) "La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification". *Esprit*. N° 303.

Duhau, Emilio & Giglia, Ángela (2008) *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.

Fernández Wagner, Raúl (2008). *Democracia y ciudad. Procesos y políticas urbanas en las ciudades argentinas (1983-2008)*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento; Buenos Aires: Biblioteca Nacional.

Gasparini, Leonardo y Cruces, Guillermo (2011). "Una distribución en movimiento. El caso de Argentina", en *La disminución de la desigualdad en la América Latina ¿Un decenio de progreso?*, México: Fondo de Cultura Económico. .

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

Grimson, Alejandro (2009) "Introducción: clasificaciones espaciales y territorialización de la política en Buenos Aires", en A. Grimson, C. Ferraudi Curto y R. Segura (Comp.). *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires*. Buenos Aires: Prometeo.

Groisman, Fernando (2008). "Efectos distributivos durante la fase expansiva de Argentina (2002-2007)", *Revista de la CEPAL*, núm. 96, pp. 201-220.

Hernandez, Celeste., Cingolani, J. y Chaves, M. (2015) "Espacios con edades: el barrio y la pobreza desde los niños/as y jóvenes" en Chaves y Segura (coords.) *Hacerse un lugar. Prácticas, circuitos y trayectorias juveniles en ámbitos urbanos*. Buenos Aires: Biblos.

Ingold, Tim (2011) *Being Alive. Essays on Movement, Knowledge and Description*. New York: Routledge.

Janoschka, Michael (2002) "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización". *Revista EURE*, 85

Kessler, Gabriel (2009) *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Kessler, Gabriel (2012) "Las consecuencias de la estigmatización territorial. Reflexiones a partir de un caso particular". *Espacios en Blanco*, N° 22, 165-197.

López-Calva, Luis y Lustig, Nora (2011). "La disminución de la desigualdad en la América Latina. Cambio tecnológico, educación y democracia", en *La disminución de la desigualdad en la América Latina ¿Un decenio de progreso?*, México, Fondo de Cultura Económico, pp. 11-42.

Margulis, Mario (1998) "La 'racialización' de las relaciones de clase", en M. Margulis, M. Urresti y otros. *La Segregación Negada. Cultura y Discriminación Social*. Buenos Aires, Biblos.

Merklen, Denis (2005). *Pobres Ciudadanos. Las clases populares en la era democrática (Argentina, 1983-2003)*, Buenos Aires, Editorial Gorla.

Piglia, Ricardo (2014) "Modos de narrar", en *Antología personal*. Buenos Aires: FCE.

Prévot-Schapira, Marie-France (2001) "Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades". *Perfiles Latinoamericanos* N° 19, 33-56.

Segura, Ramiro (2009). "Si vas a venir a una villa, loco, entrá de otra forma. Distancias sociales, límites espaciales y efectos de lugar en un barrio segregado del gran Buenos Aires", en *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires*, Buenos Aires, Prometeo, pp. 41-62.

Segura, Ramiro (2012). "Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en el periferia de La Plata", *Quid* 16, núm. 2, pp.106-132.

Segura, Ramiro (2014). "El espacio urbano y la (re) producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas", *Working Paper Series*, núm. 65.

Segura, Ramiro (2015) *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana*. Buenos Aires: UNSAM Edita.

Sheller, Mimi & Urry, John (2006) "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning*, N° 38, 207-226.

Silva Telles, Vera da (2010) *A cidade nas fronteiras do legal e ilegal*. Belo Horizonte: Argumentum.

Simmel, Georg (1986) "El espacio y la sociedad", en *Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización*. Madrid: Alianza Editorial.

Svampa, Maristella (2005). *La sociedad excluyente*, Buenos Aires, Taurus.

Thuillier, Guy (2005) "El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires". *EURE*. Vol. 31 (939), pp. 5-20.

Wacquant, Loic (2007) *Los condenados de la ciudad. Guetos, periferias y Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.