

Desafíos y oportunidades en una metrópolis contraurbanizada.

Movilidad regional en tiempos de COVID-19^[1]

Challenges and opportunities in a counter-urbanized metropolis.

Regional mobility in times of COVID-19

Desafíos e oportunidades em uma metrópole contraurbanizada.

Mobilidade regional em tempos de COVID-19

Défis et opportunités dans une métropole contre-urbanisée.

Mobilité régionale en temps de COVID-19

Fuente: Autoría propia

Autora

Sara M. Boccolini

CIECS CONICET-UNC
saraboccolini@conicet.gov.ar
<https://orcid.org/0000-0002-2864-8744>

Recibido: 29/11/2021
Aprobado: 22/02/2022

Cómo citar este artículo:

Boccolini, S. M. (2022). Desafíos y oportunidades en una metrópolis contraurbanizada. Movilidad regional en tiempos de COVID-19. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(II): 115-130. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99771>

[1] Investigación realizada en el marco del proyecto CIC CONICET “El abordaje post-ciudad como estrategia para reconstruir críticamente las regiones metropolitanas en una era de urbanización generalizada”.

Resumen

En un territorio metropolitano profundamente desigual, las estrategias de movilidad cotidiana permiten desarrollar redes de asistencia y apoyo interpersonales, y acceder a recursos/servicios estratégicos para asegurar una adecuada calidad de vida. Según esta premisa, se exploró el aumento en la vulnerabilidad socioeconómica/sanitaria y los conflictos que emergieron de las restricciones a la movilidad para la contención y prevención de contagios de COVID-19 en la Región Metropolitana de Córdoba (Argentina) durante 2020.

Se analizaron estadísticas, estudios técnicos y testimonios en la prensa para caracterizar la estructura socio-funcional regional, sus patrones de movilidad cotidiana y cómo estos se transformaron debido a esas restricciones. Finalmente, se caracterizó su impacto en la calidad de vida de las personas.

Los resultados muestran que las contradicciones entre estas restricciones y los patrones de movilidad cotidiana (estructurados por la contraurbanización y la movilidad cotidiana pendular que caracterizan la región) agravan situaciones

de vulnerabilidad existentes y crean nuevas situaciones de riesgo que afectan a toda la población, pero sobre todo a los grupos más empobrecidos, a jóvenes y a mujeres. Esto afirma la importancia de incorporar la movilidad cotidiana regional en el desarrollo de políticas sanitarias efectivas, sostenibles e inclusivas.

Palabras clave: región metropolitana, urbanización, movilidad cotidiana, planificación regional

Autora

Sara M. Boccolini

Doctora en Estudios Urbanos y Regionales por la Bauhaus Universität – Weimar y la Universidad Nacional de Córdoba. Actualmente es Investigadora en el Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad (CONICET-UNC), como Co-Directora del Programa de Estudios sobre Hábitat, Ambiente y Territorio, donde desarrolla líneas propias de investigación (comola que enmarca el presente trabajo), así como colaboraciones con colegas y equipos de investigación de Córdoba, Argentina y Latinoamérica.

Abstract

In a profoundly unequal metropolis, daily mobility strategies allow the development of interpersonal assistance and support networks, as well as access to strategic resources/services that secure an adequate quality of life. According to this premise, I explored the increase in socioeconomic/health vulnerability and conflicts that emerged from mobility restrictions for containment and prevention of COVID-19 infections in the Metropolitan Region of Córdoba (Argentina) during 2020.

I analyzed statistics, technical studies and press testimonials to characterize the socio-functional structure of the region, its daily mobility patterns and how the latter were transformed due to those restrictions. Finally, I characterized its impact on people's quality of life.

The results show that the contradictions between those restrictions and the daily mobility patterns (structured by counter-urbanization and daily swaying migration that characterize the region) aggravate existing vulnerability and create new risks that affect the entire population, but specially the most impoverished groups, youth and women. This affirms the importance of incorporating regional daily mobility as a strategic factor in the development of effective, sustainable and inclusive health policies.

Keywords: metropolitan areas, urbanization, daily mobility, regional planning

Résumé

Dans une métropole profondément inégalitaire, les stratégies de mobilité quotidienne permettent le développement de réseaux interpersonnels d'aide et de soutien, ainsi que l'accès à des ressources/services stratégiques qui assurent une qualité de vie adéquate. Selon cette prémisse, j'ai exploré l'augmentation de la vulnérabilité et des conflits socio-économiques/sanitaires qui ont émergé des restrictions de mobilité pour le confinement et la prévention des infections au COVID-19 dans la région métropolitaine de Córdoba (Argentine) en 2020.

J'ai analysé des statistiques, des études techniques et des témoignages de presse pour caractériser la structure socio-fonctionnelle de la région, ses schémas de mobilité quotidienne et comment ces derniers se sont transformés en raison de ces restrictions. Enfin, j'ai caractérisé son impact sur la qualité de vie des personnes.

Les résultats montrent que les contradictions entre ces restrictions et les schémas de mobilité quotidienne (structurés par la contre-urbanisation et les migrations vagabondes quotidiennes qui caractérisent la région) aggravent la vulnérabilité existante et créent de nouveaux risques qui affectent l'ensemble de la population, mais en particulier les groupes les plus démunis, les jeunes et les femmes. Cela affirme l'importance d'intégrer la mobilité quotidienne régionale comme un facteur stratégique dans le développement de politiques de santé efficaces, durables et inclusives.

Resumo

Numa metrópole profundamente desigual, as estratégias de mobilidade diária permitem o desenvolvimento de redes de assistência e apoio interpessoal, bem como o acesso a recursos/serviços estratégicos que asseguram uma qualidade de vida adequada. De acordo com essa premissa, explorei o aumento da vulnerabilidade socioeconômica/saúde e os conflitos decorrentes das restrições de mobilidade para contenção e prevenção de infecções por COVID-19 na Região Metropolitana de Córdoba (Argentina) durante o ano de 2020.

Analisei estatísticas, estudos técnicos e depoimentos na imprensa para caracterizar a estrutura sociofuncional da região, seus padrões de mobilidade diária e como esta se transformou em função dessas restrições. Por fim, caracterizei seu impacto na qualidade de vida das pessoas.

Os resultados mostram que as contradições entre essas restrições e os padrões de mobilidade cotidiana (estruturados pela contraurbanização e pela migração cotidiana que caracterizam a região) agravam a vulnerabilidade existente e criam novos riscos que afetam toda a população, mas especialmente os grupos mais empobrecidos, os jovens e as mulheres. Isso afirma a importância de incorporar a mobilidade cotidiana regional como fator estratégico no desenvolvimento de políticas de saúde efetivas, sustentáveis e inclusivas.

Palavras-chave: região metropolitana, urbanização, mobilidade diária, planificação regional



Desafíos y oportunidades en una metrópolis contraurbanizada.

Movilidad regional en tiempos de COVID-19

Mots-clés: région métropolitaine, urbanisation, mobilité quotidienne, planification régionale

Introducción

Durante 2020, las principales estrategias para controlar la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 consistieron en distintos niveles de restricción a la movilidad de las personas. La efectividad de estas medidas para controlar la dispersión del virus se ha verificado prácticamente en todos los contextos donde se aplicaron; sin embargo, su impacto en la calidad de vida de las personas parece provocar distintos niveles de insatisfacción y de malestar físico o emocional, e incluso situaciones que ponen en riesgo su integridad física o sus medios de supervivencia (cf. ONU MUJERES et al., 2020; Ernst et al., 2020).

Este trabajo plantea que la causa de ello es que las personas dependen en gran medida de la movilidad cotidiana como estrategia de superación de condiciones desiguales. Esto es cierto especialmente en los territorios urbanos latinoamericanos, que tienden a organizarse como regiones metropolitanas cada vez más extensas, fragmentadas territorialmente y segregadas social y funcionalmente. Estos territorios muestran procesos de contraurbanización cada vez más intensos, donde la movilidad cotidiana a escala regional es un factor esencial para la calidad de vida de las personas y el desarrollo de la comunidad en su conjunto. Debido a esto, la manera en que se restringe la circulación en el territorio afecta directamente la vida de sus habitantes, especialmente si no se consideran sus patrones de movilidad cotidiana y los factores socio-funcionales que los originan.

En este escenario, este trabajo estudia el impacto de las restricciones a la movilidad implementadas durante 2020 en la población, como punto de partida para visibilizar la movilidad regional cotidiana como estrategia esencial en territorios profundamente desiguales. El principal objetivo es resaltar la importancia en el largo plazo de incorporar los patrones de movilidad cotidiana regional como factores determinantes para desarrollar políticas socio-territoriales más efectivas, sostenibles e inclusivas.

Para ello, se caracterizan los patrones de movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Córdoba (RMCba) y los conflictos que emergen de las restricciones a la movilidad, implementadas entre marzo y diciembre de 2020. Los resultados obtenidos permiten verificar que el impacto es transversal a toda la población de la región, aunque aparece más pronunciado en grupos específicos, como la población de menor nivel socioeconómico, la que reside lejos de áreas centrales, las personas con movilidad reducida o que requieren asistencia cotidiana —niños, ancianos y enfermos— y, por último y no menos importante, las mujeres a cargo de los hogares en la región.

Los perjuicios detectados disminuyen la calidad de vida y seguridad jurídica, laboral, financiera y/o afectiva de las personas; pero, además, la alta dependencia de la movilidad como estrategia de supervivencia cotidiana provoca que esté en riesgo incluso su integridad física.

Estos territorios muestran procesos de contraurbanización cada vez más intensos, donde la movilidad cotidiana a escala regional es un factor esencial para la calidad de vida de las personas y el desarrollo de la comunidad en su conjunto. Debido a esto, la manera en que se restringe la circulación en el territorio afecta directamente la vida de sus habitantes, especialmente si no se consideran sus patrones de movilidad cotidiana y los factores socio-funcionales que los originan.

Metodología y Fuentes

La investigación se organiza en aproximaciones sucesivas al problema. Inicialmente, se delimita el marco teórico de la investigación desde el paradigma de la movilidad, que presenta el fenómeno de contraurbanización en regiones metropolitanas segregadas socioeconómicamente, la movilidad cotidiana pendular que de ella deriva, y su capacidad para explicar procesos de desarrollo regional a mediano y largo plazo.

Seguidamente, se caracterizan la RMCba como unidad socio-funcional territorial y los patrones de movilidad cotidiana de sus habitantes, procesando datos cualitativos y estadísticos georreferenciados. La movilidad metropolitana se reconstruye procesando microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EnMoDo) (De Beláustegui, 2011), produciendo cartografía inédita hasta ahora.

A continuación, se reconstruyen históricamente los protocolos de restricción a la movilidad implementados desde marzo hasta diciembre de 2020 según datos del Centro de Operaciones de Emergencia (COE).

Esto permite luego identificar los efectos de esas restricciones en la vida cotidiana (según datos oficiales, instituciones no gubernamentales, organizaciones comunitarias, prensa y equipos académicos o técnicos) y su impacto desigual en las personas de acuerdo con sus condiciones personales, familiares y de localización.

Finalmente, se verifica la hipótesis propuesta sobre la movilidad cotidiana regional como estrategia esencial para la calidad de vida de las personas en la RMCba, y se reflexiona sobre el contrapunto entre la organización territorial metropolitana y los modelos político-administrativos en que se basan las restricciones implementadas.

Movilidad Residencial y Movilidad Cotidiana Metropolitana

El paradigma de la movilidad estudia las prácticas socio-territoriales en función del movimiento real, potencial, imposible o impedido de agentes (individuales o colectivos) y bienes (materiales e inmateriales) con énfasis en las implicancias políticas y sociales

de estas prácticas: más allá de los obvios costos sociales, ambientales y económicos, porque la movilidad es una estrategia básica para acceder al mercado laboral, la vivienda, educación, cultura y ocio, a la vida en comunidad y en familia.

Este paradigma emerge de las revisiones críticas realizadas a premisas como 'la modernidad líquida' y 'todo lo sólido se disuelve en el aire', que ponen en duda la 'desterritorialización' de los procesos humanos de surge de esos paradigmas (Everuss, 2020). De esas críticas surgen propuestas que abogan precisamente por la importancia esencial del análisis con base en un 'arreglo espacial' y un 'arreglo temporal' (Soja, 1989; Harvey, 2012). Este hincapié en las variables espaciales e históricas reivindica las estructuras físicas (ya sean construidas o ambientales) y los recursos técnicos disponibles para producir y reproducir estos procesos, y las condiciones particulares que los definen: recursos económicos, de tiempo, capacidad física disponibles, marcos políticos, jurídicos, religiosos, etc., así como la localización relativa en el espacio de sujetos, orígenes y destinos.

Debido a lo anterior, el paradigma de la movilidad se consolida como un campo de estudios eminentemente intersectorial, incorporando estrategias de análisis multi-escalar y multi-temporal (Massey, 2013), con contribuciones de la antropología, sociología, geografía y demografía, y estudios sobre migración, turismo, transporte, género y lo urbano, entre otros, con una naturaleza verdaderamente transdisciplinar^[2].

En este paradigma, es esencial la premisa de que las diferentes condiciones y capacidades de los individuos (como parte de un grupo familiar y una comunidad, y como sujetos con recursos disponibles determinados) hacen que sus estrategias de movilidad varíen enormemente, o que sea desigual el grado de satisfacción de la necesidad que motivó el traslado (Boccolini, 2021; Jirón & Singh, 2017). De esto se desprende que los distintos mecanismos de movilidad que las personas despliegan en el territorio revelan matrices de desarrollo desigual en las estructuras humanas, convirtiéndose en una estrategia de acercamiento novedosa a los procesos de urbanización regionales en Latinoamérica:

[2] Para un sumario sobre los estudios de movilidad, ver Sheller & Urry (2016) que, además, sintetizan los principales aportes logrados y proponen una nueva agenda para el campo a nivel internacional. Para una introducción al estado del tema en Latinoamérica, ver Zunino Singh et al. (2017).

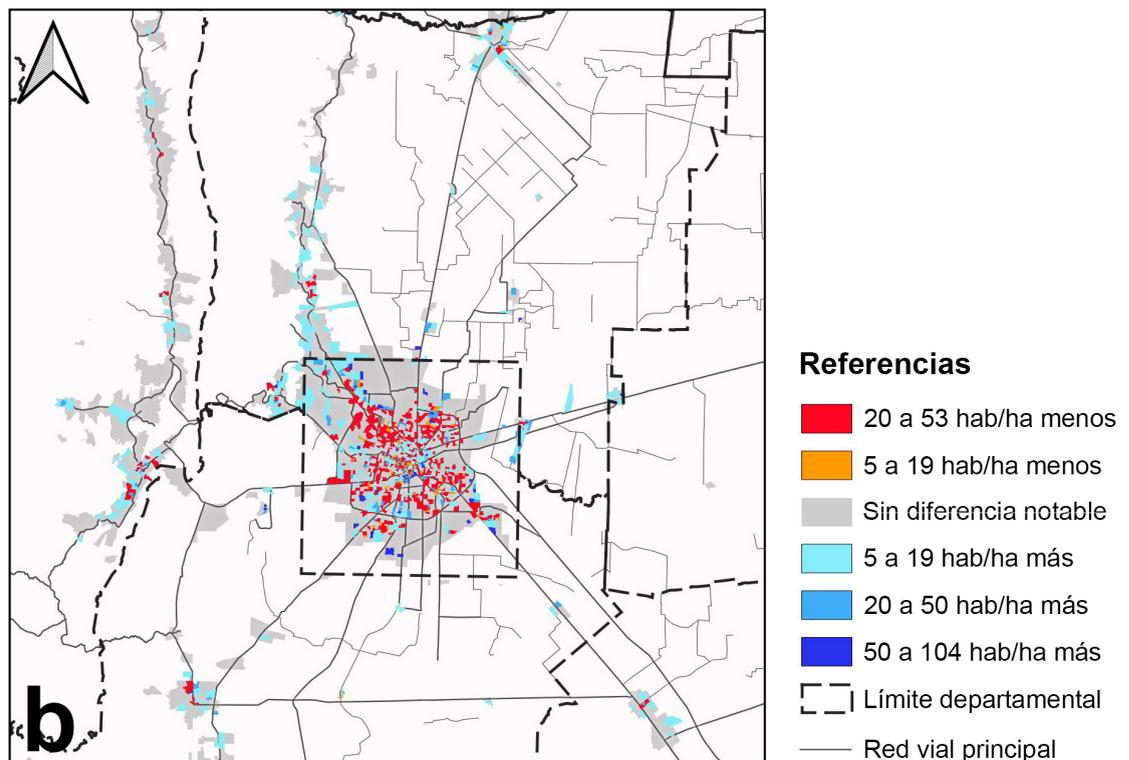
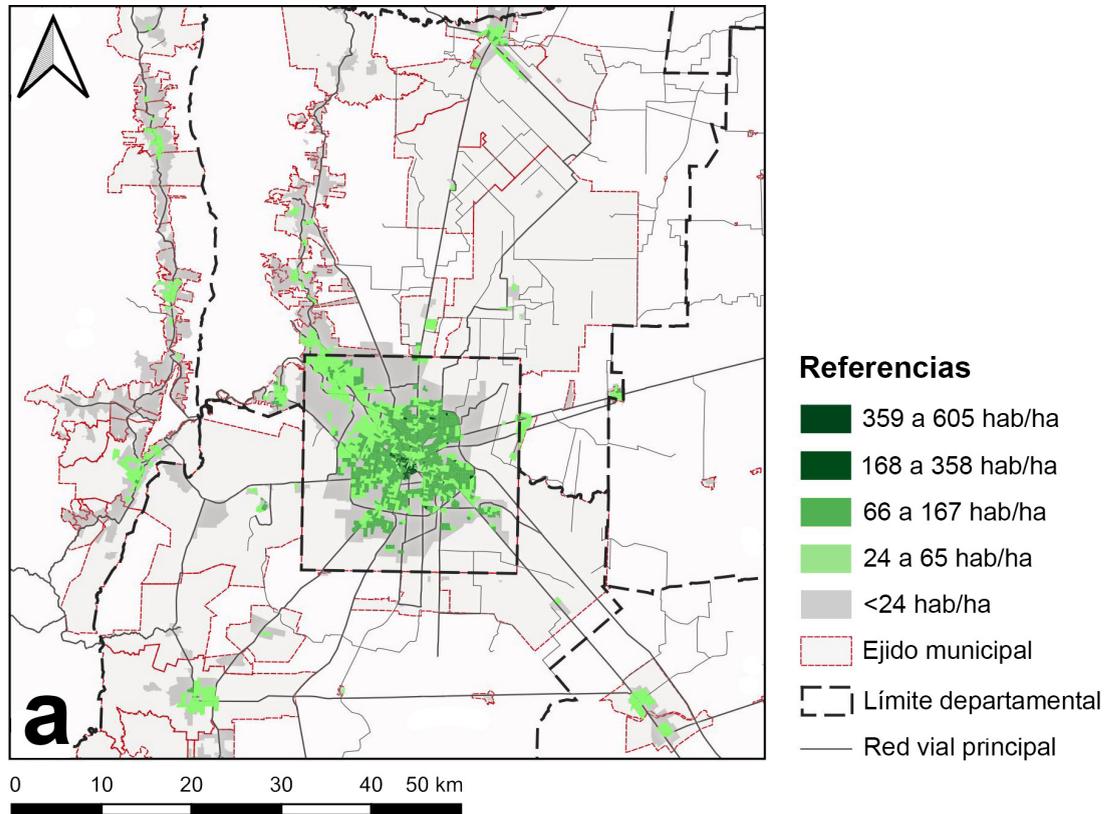


Figura 1. RMCba. (a) División político-administrativa y densidad de población (2010); (b) Diferencia intercensal en la densidad de población (2001-2010)

Fuente: Elaboración propia con datos de la IDECOR e IDERA (2021).

Los territorios metropolitanos latinoamericanos tienden a funcionar como centros de poder, producción, innovación y desarrollo social y tecnológico, lo que se refleja en la concentración de equipamientos y servicios urbanos (EySU), fuentes de trabajo e instituciones gubernamentales y comunitarias en un aglomerado urbano principal (Calderón Cockburn & Aguiar Antía, 2019). Estos aglomerados extienden su periferia suburbana cada vez más en el territorio, mientras aumenta su dominio funcional sobre aglomerados medios y menores, cada vez más alejados, consolidando constelaciones urbanas regionales macrocefálicas pero sumamente distendidas en el territorio. Este proceso se materializa con un patrón de alta fragmentación espacial y funcional, donde las personas residen en espacios cada vez más segregados socioeconómicamente (CEPAL & Naciones Unidas, 2020).

Un factor importante en este escenario es la movilidad residencial de la población, es decir, el cambio de localización de la residencia de individuos o grupos familiares motivado por estilos de vida, por el ciclo de vida familiar o —los que parecen ser los principales factores en Latinoamérica y Argentina— por las condiciones en el mercado de vivienda, en función de los ingresos familiares y el mercado laboral (Molinatti, 2019). En el caso de Argentina, la movilidad residencial tiende a ser intra-regional según patrones de contraurbanización detectados desde 1990 en las principales regiones metropolitanas (Cardozo, 2013).

La contraurbanización fue caracterizada inicialmente como el proceso de migración de población urbana —y desconcentración de actividades terciarias/cuaternarias— hacia pequeños poblados y territorios rurales en Estados Unidos y Europa durante el siglo XX (Berry, 1981; Champion, 2001). En Latinoamérica, y particularmente en Argentina, la contraurbanización implica la movilidad residencial de población desde las grandes urbes —en especial desde sus áreas centrales y pericentrales— hacia localidades medias y pequeñas de la región, pero sin desconcentrar necesariamente las actividades productivas. Al contrario, en las áreas centrales permanecen las principales fuentes de trabajo y EySU de mediana y gran complejidad, públicos y privados (Boccolini, 2021). Debido a esto, no ocurre necesariamente un cambio total en los espacios de la vida cotidiana de los individuos: los lugares de trabajo, educación, ocio y consumo, y la residencia de su red familiar y comunitaria, tienden a conservarse; solo varía la organización espaciotemporal de los vínculos que establecen con ellos (Di Virgilio, 2011).

Las tecnologías de información y comunicación (TIC) solo suponen una ventaja parcial y benefician a grupos muy reducidos de población, ya que dinámicas como el teletrabajo y los servicios a distancia todavía no están ampliamente difundidos en la región (INDEC, 2021).

Lo anterior explica que la movilidad cotidiana sea un factor determinante en estas metrópolis distendidas pero altamente centralizadas. La concentración de EySU en el aglomerado principal y la creciente relocalización centrífuga de la población favorecen la movilidad cotidiana pendular como la principal estrategia con la que las personas superan la segregación y fragmentación socio-funcional en el espacio, aún cuando los recursos y capacidades desiguales impidan alcanzar una escenario equitativo e inclusivo ideal.

A continuación, se explica cómo la RMCba manifiesta estas dinámicas, y su adaptación durante la emergencia sanitaria del año 2020.

La Metrópolis Contraurbanizada

La RMCba es la segunda región metropolitana del país; casi 2 millones de personas habitan un sistema metropolitano regional que se extiende por más de 1 millón de hectáreas en la región centro de Argentina. Su rol, como polo cultural, económico, educativo, financiero y de entretenimiento, implica la movilidad cotidiana de miles de personas, bienes e información, tanto internamente como desde y hacia diversos puntos del país, Latinoamérica y el mundo.

La RMCba abarca los Departamentos Capital (centro), Colón (Norte), Santa María (Sur) y Punilla (Oeste), y parte de Río Primero y Río Segundo (Este), que funcionan como unidades administrativas, sin entes de gobierno propio. La RMCba tampoco posee un ente de gobierno regional. Cada uno de los Municipios que la componen tiene autonomía de gobierno en su Ejido, y el territorio rural depende directamente del gobierno provincial (Figura 1a).

Aunque la población está concentrada principalmente en la ciudad de Córdoba (Figura 1a), desde hace más de 30 años numerosas familias relocalizan su residencia en áreas periurbanas y centros urbanos pequeños y medianos cada vez más alejados del centro urbano principal, en un proceso de contraurbanización creciente (Figura 1b).

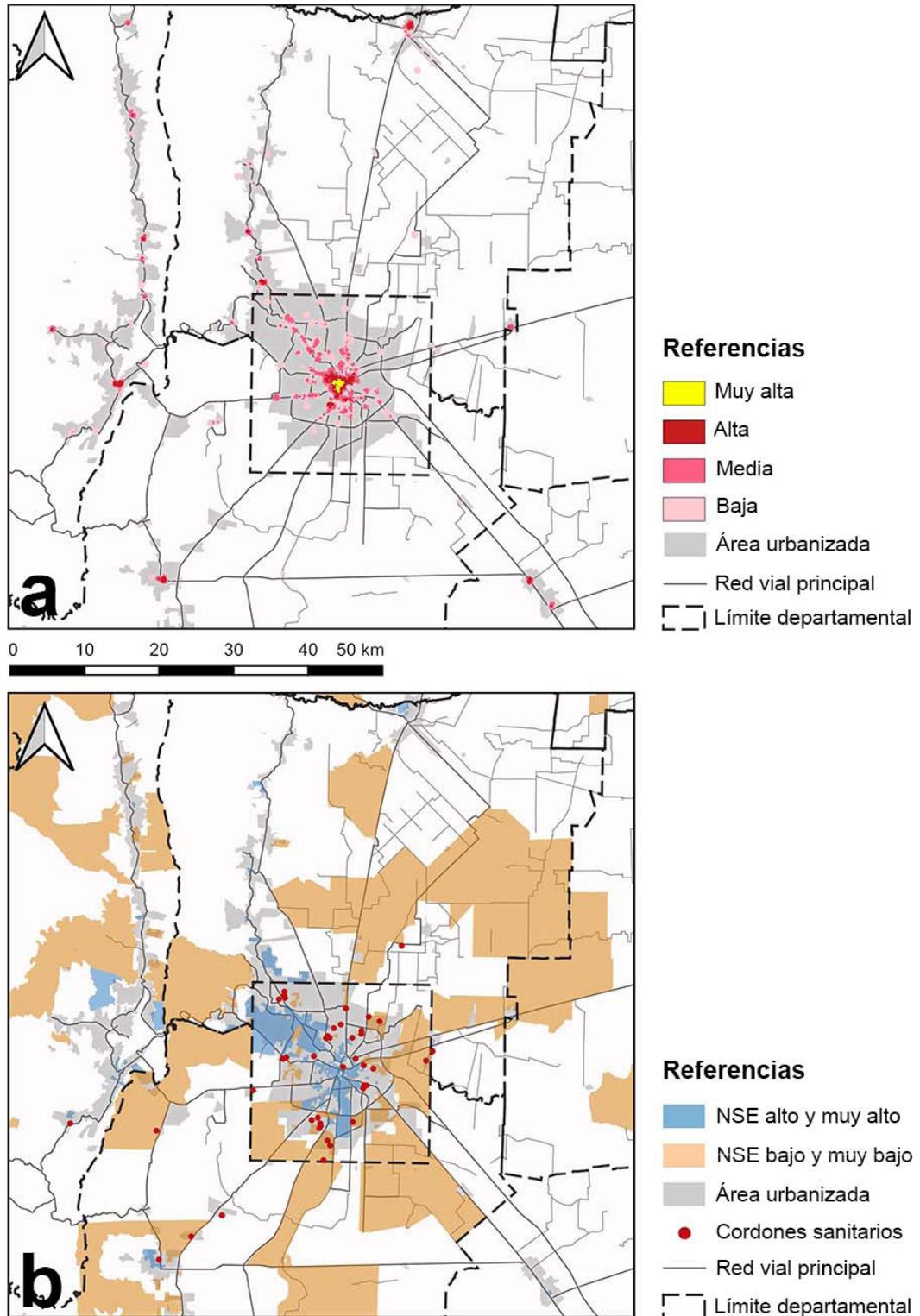
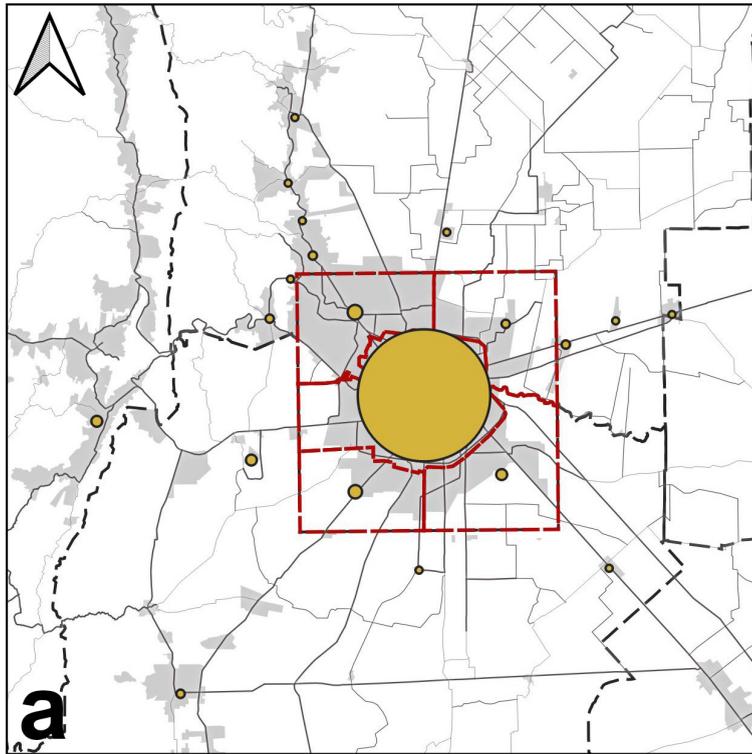


Figura 2. RMCba. (a) Acceso a equipamiento y servicios públicos especializados; (b) Distribución de grupos de población de nivel socioeconómico alto y bajo (2010) y cordones sanitarios (2020)

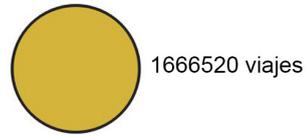
Nota: en (a) se combinan variables sobre acceso a escuelas, dispensarios y hospitales, puestos policiales y servicios esenciales; en (b) se combinan variables como nivel educativo y nivel de empleo del jefe de hogar, calidad habitacional y necesidad básicas insatisfechas. Para mayor claridad, no se colorean las áreas donde predomina población de nivel socioeconómico medio.

Fuente: Elaboración propia.



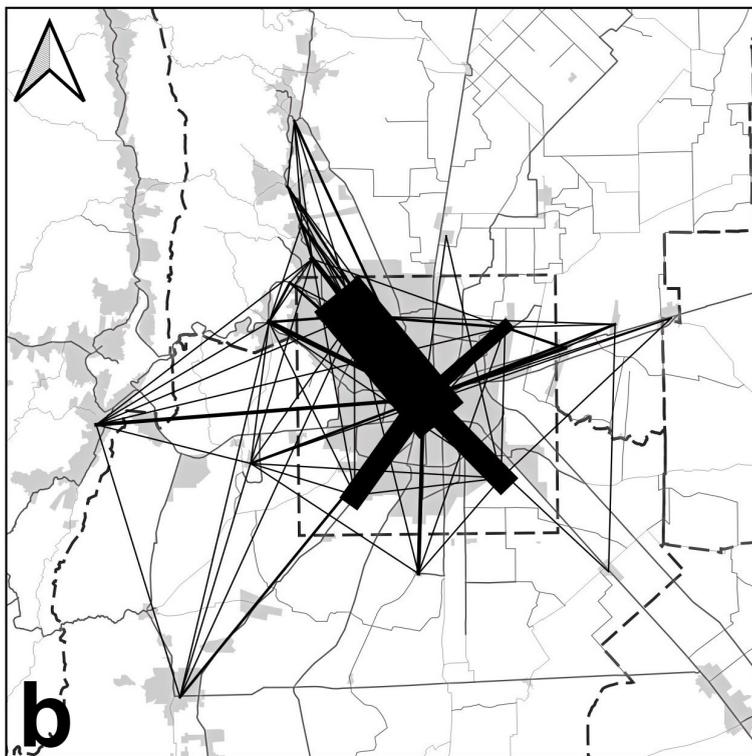
Referencias

- Entre 959 y 17615 viajes
- Entre 67.581 y 84237
- Entre 84238 y 100893
- Entre 100894 y 117548



- Cuadrantes EnMoDo (ciudad de Córdoba)
- Área urbanizada
- Ejido municipal
- Red vial principal
- Límite departamental

0 10 20 30 40 50 km



Referencias

- Entre 128 y 5000 viajes
- Entre 5000 y 10000
- Entre 10000 y 15000
- Entre 15000 y 20000
- Entre 20000 y 25000
- Entre 25000 y 30000
- Entre 30000 y 35000
- Entre 55000 y 60000
- Entre 75000 y 80000
- Entre 85000 y 90000
- Entre 30000 y 235000 viajes

- Área urbanizada
- Ejido municipal
- Red vial principal
- Límite departamental

Figura 3. Gran Córdoba. (a) Viajes totales con origen y destino en el interior de una misma localidad o cuadrante de Córdoba; (b) Viajes totales entre localidades y cuadrantes de Córdoba (2009)

Fuente: Elaboración propia con microdatos de EnMoDo (2021).

Córdoba

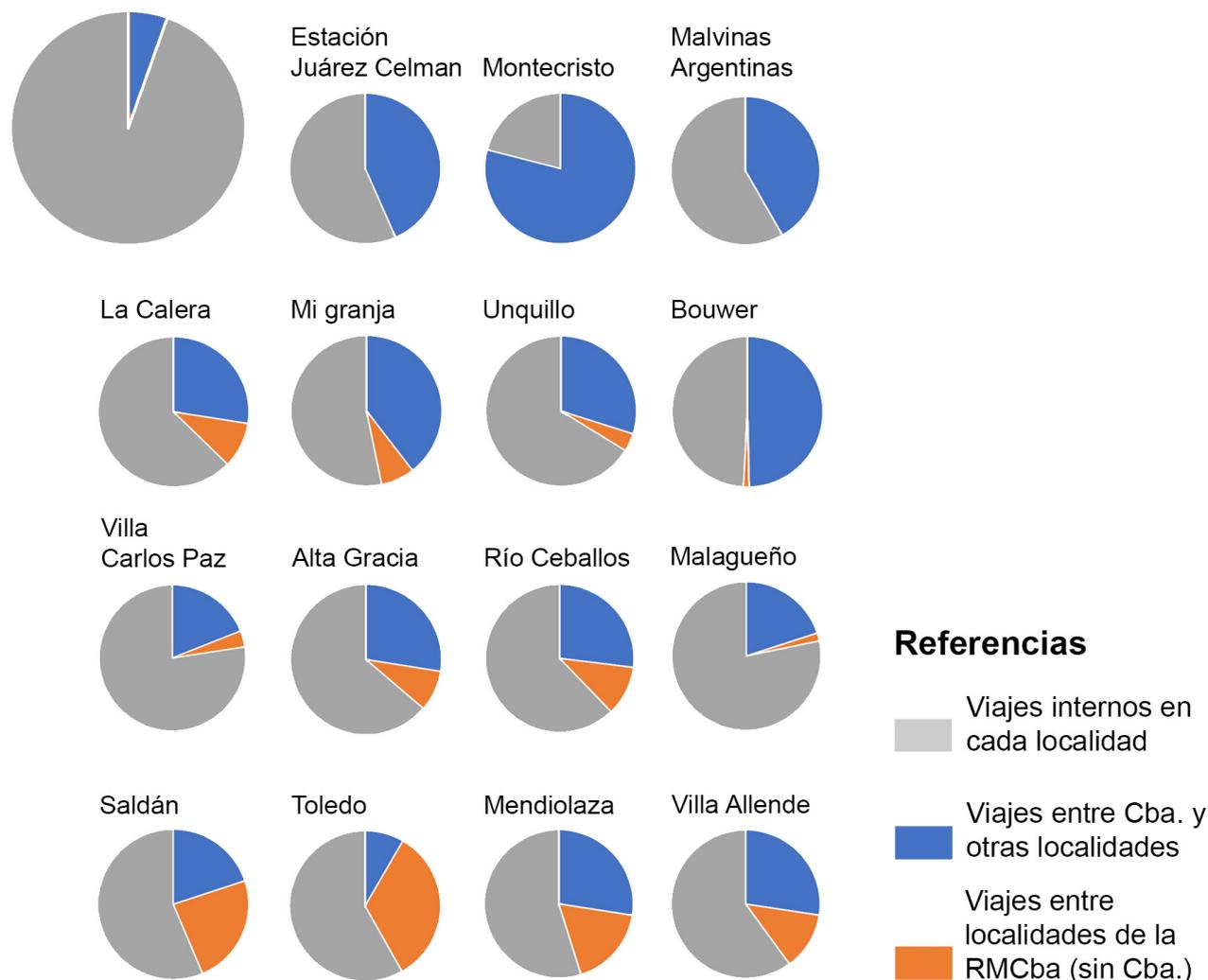


Figura 4. Gran Córdoba. Relación entre viajes semanales según destino, por localidad (2009)
Fuente: Elaboración propia con microdatos de EnMoDo (2021).

Eso se complementa con una localización de los habitantes según patrones de segregación residencial socioeconómica, donde los grupos de población de mayores recursos acceden a localizaciones preferenciales en las áreas con mayor disponibilidad y diversidad de EySU (Figura 2a y 2b). Esto cobra especial importancia en un territorio con el 37.4% de la población debajo de la línea de pobreza (lo que incluye al 53% de los niños de la RMCba), donde 19,000 familias viven aún en barrios populares (94.85% de las cuales no tiene acceso a redes de agua potable o desagües) y la desocupación es del 10.8% (siendo mayor entre los menores de 29 años) (Ciuffolini et al., 2020, pp. 7-8).

Esta segregación residencial socioeconómica ocurre no solo por las condiciones del mercado de vivienda, sino también por los programas de vivienda social estatales: Mi Casa, mi vida, el último programa masivo, relocalizó entre 2003 y 2007 a 8,000 familias que vivían en asentamientos informales en áreas periféricas de Córdoba y la RMCba, con graves deficiencias en la provisión de EySU.

Estos niveles crecientes de contraurbanización y segregación socioeconómico-funcional conducen a que el sistema urbano regional dependa en gran medida de la movilidad cotidiana. La EnMoDo revela que el 74% de la población mayor de 4 años hace un promedio de 2.47 viajes por día a más de 500 m de distancia

del hogar. La mayoría absoluta de estos viajes es realizada por mujeres, que realizan la mayor parte de los traslados por educación, salud, acompañamiento de personas, cuidado/asistencia a terceros, compras, gastronomía y ocio; también son las que usan el transporte público en mayor medida (mientras que casi el 65% de los viajes realizados por hombres son en vehículos particulares). El transporte colectivo es, además, el medio de movilidad predominante para personas jóvenes (casi el 70% de viajes de personas entre 13 y 30 años) (De Beláustegui, 2011, p. 27, 34-46).

Por otro lado, unidades territoriales como el barrio o el distrito ya no contienen la vasta red de movilidad cotidiana de la población: solo el 24.55% de los viajes en la RMCba son realizados dentro del vecindario donde está ubicada la vivienda. Por eso, aunque hay un porcentaje importante realizado a pie (27.18%), los movimientos se realizan principalmente en transporte público de pasajeros (TUP) (32.14%) y automóviles particulares (26.05%) (De Beláustegui, 2011, p. XXIII).

El volumen de viajes en el área central y pericentral de Córdoba es muy superior al de otras zonas de la RMCba; además, coincide con las áreas de concentración de población y EySU (Figura 3a). Pero, al analizar la movilidad entre localidades, emerge claramente un patrón de movilidad pendular intra-regional cotidiana entre Córdoba (sobre todo su área central) y otros municipios de la región (Figura 3b): los viajes desde y hacia Córdoba significan el 27% de los viajes en las localidades de la RMCba (Figura 4); de esos viajes, el 56% hacia Córdoba son por motivos laborales, mientras que el 72% son de retorno al hogar.

A continuación, se presenta sintéticamente en qué consistieron las principales restricciones a la movilidad implementadas durante la emergencia sanitaria.

Tiempos de COVID-19

En marzo de 2020 se decretó en Argentina la emergencia sanitaria. Debido a esto, y siguiendo recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, el Ministerio de Salud de la Nación y el COE, comenzaron a aplicarse protocolos de ASPO y DISPO como mecanismos de contención de contagios. El Gráfico 1 sintetiza los protocolos aplicados a lo largo del período, identifica distintos niveles de restricción y los correlaciona con las variaciones registradas en la movilidad y con los casos detectados por departamento.

El ASPO supuso el cese casi total de actividades no esenciales, el cierre de escuelas y universidades y controles estrictos de circulación. El transporte público urbano e interurbano se redujo al mínimo, lo que coincidió con un paro total del transporte interurbano y con paros intermitentes del transporte urbano; también, fueron interrumpidos algunos puntos de la red vial regional y urbana.

La movilidad interdepartamental fue restringida casi completamente durante todo el período estudiado; al interior de cada departamento se contemplaron ajustes según la cantidad de casos o brotes de contagio detectados y se definieron zonas rojas temporales (Gráfico 1).

Hasta julio, la movilidad fue limitada a servicios esenciales y provisión de alimentos y artículos de primera necesidad, en un radio de 500 a 800 m del domicilio residencial. Se registraron varios cierres de barrios o municipios con cordones sanitarios (Figura 2b) hasta mediados de agosto.

A finales de mayo se reanudaron (con protocolos sanitarios estrictos) las actividades comerciales e industriales, a excepción de actividades turísticas, culturales y otras que involucraran aglomeración de personas. Estas últimas se autorizaron solo a finales de noviembre, cuando se permitió la circulación interdepartamental e interprovincial al comienzo de la temporada estival, al tiempo que se daba inicio a la vacunación masiva de la población: después de todo, la RMCba —sobre todo el territorio serrano— es una de las principales regiones turísticas de Argentina.

Impacto de las Restricciones en la Población

La eficacia de las restricciones puede verificarse en las bajas tasas de contagio de los primeros meses del período (Gráfico 1). Sin embargo, también se registraron diversos conflictos a nivel personal, intrafamiliar y comunitario causados directamente por ellas. A continuación, se presentan los más significativos, en función de los niveles de restricción y las personas afectadas. Los resultados se organizan de acuerdo con el contrapunto que marcan con tres categorías en las que todavía suelen basarse la mayoría de las políticas públicas de ordenamiento territorial (en este caso, los protocolos sanitarios de restricción a la movilidad): la vivienda como espacio suficiente para la vida cotidiana.

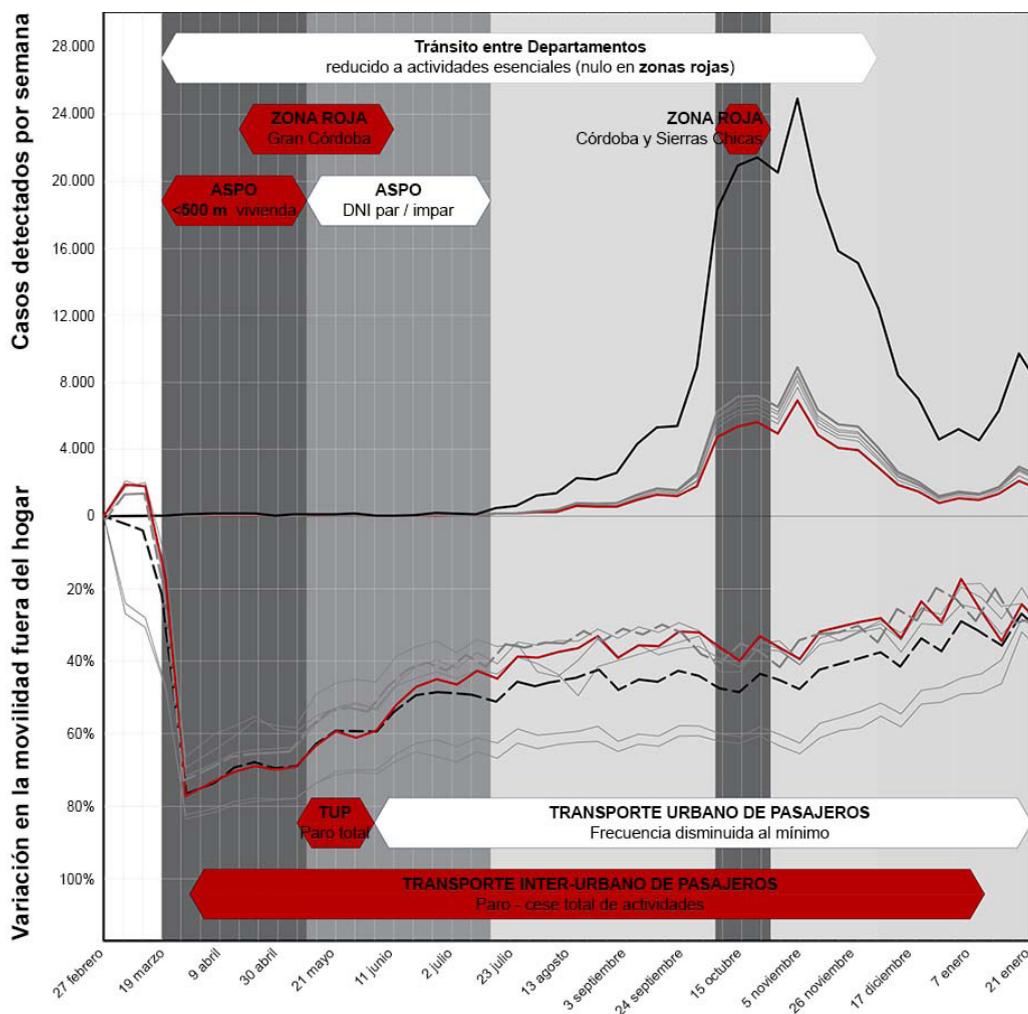


Gráfico 1. RMCba. Niveles de restricción a la movilidad, casos de COVID-19 detectados y variaciones en la movilidad por semana por Departamento (marzo-diciembre 2020)

Nota: el valor de referencia para variaciones de movilidad es el valor medio diario entre el 3 de enero y el 6 de febrero de 2020.

Fuente: Elaboración propia con datos de COE y Google Mobility Report (2021).

Referencias

- Departamento Capital (ciudad de Córdoba)
- Otros Departamentos de la RMCba (Colón, Santa María, Punilla, Río Primero, Río Segundo)
- PROMEDIO Deptos. RMCba (sin Capital)
- TOTAL Deptos. RMCba (sin Capital)
- PROMEDIO en la Provincia de Córdoba
- TOTAL en la Provincia de Córdoba

na familiar, el barrio donde se encuentran EySU básicos y los municipios como unidades socio-productivas de relativa independencia dentro de la región.

Las premisas que otorgan un creciente grado de autosuficiencia e independencia a estas tres categorías, y la contradicción que suponen frente a los modelos regionales efectivamente relevados, fueron los puntos más frágiles para garantizar condiciones de salubridad, calidad de vida y seguridad personal y familiar

en amplios grupos de población durante el período estudiado.

El Espacio Doméstico a Prueba

El cese casi completo de actividades y las restricciones de circulación durante los primeros meses de ASPO provocaron que la mayoría de los grupos familiares desarrollaran casi la totalidad de sus actividades cotidianas en el hogar.

Rápidamente, se visibilizaron las obvias dificultades que esto representaba para familias obligadas a permanecer en viviendas de escasa calidad material, con hacinamiento y sin acceso a agua potable o gas natural (para cocinar y calefaccionar), con escasos recursos para obtener y acopiar alimentos, medicamentos, elementos de limpieza e higiene. Esto, sumado a la pérdida parcial o total de ingresos, dejó inmediatamente a las familias de menores recursos —principalmente hogares uniparentales o familias extendidas con una mujer a cargo— en la precariedad absoluta (PEN, 2020, p. 59, 64 y ss.).

Sin embargo, pronto se comprobó que las limitaciones del espacio doméstico afectaron a grupos más amplios; se pusieron a prueba los espacios domésticos tradicionales que, para la mayor parte de la población, suelen ser espacios mínimos, destinados a solo una pequeña parte de la vida cotidiana, como comer, dormir o descansar. La dependencia de espacios de trabajo, estudio, recreación y encuentro fuera del hogar resintió la vida cotidiana de la mayor parte de la población.

A esto se suma que las tareas relocalizadas en el hogar dependen de la capacidad de manejo de TICs, del acceso regular a dispositivos específicos y de una conexión suficiente a internet. Esto significa una barrera para los que no poseen esos conocimientos; para más del 15% de población de la RMCba que no posee conexión a internet; para el 54% de la población que no posee una computadora y debe acceder a través de teléfonos celulares, y para todos los que, además, deben compartir estos recursos con otros miembros del grupo familiar (INDEC, 2021, p. 5). Por ejemplo, a pesar de medidas como el programa “Mi aula web” (que permite acceder a contenido escolar sin consumo de datos), el 20% de alumnos de nivel secundario y 4% de primario tuvieron un vínculo discontinuo o nulo con la escuela (Otero, 2020).

La Vida Doméstica fuera de la Domus

El cierre de las escuelas reveló su carácter como instituciones esenciales más allá de las actividades educativas; son espacios de cuidado de niños y jóvenes durante el horario laboral de los adultos a cargo y de asistencia social y alimentaria. Con prácticamente la totalidad de comedores comunitarios cerrados o con problemas de abastecimiento, y el programa alimentario infantil provincial (que brindaba cerca de 270,000 raciones diarias) interrumpido, la emergencia alimentaria fue un grave problema para la subsistencia de una gran cantidad de jóvenes y niños.

Lo mismo ocurre con la dependencia del círculo familiar extendido y con las instituciones comunitarias para tareas de asistencia y cuidado, sobre todo de niños, ancianos y personas discapacitadas. Durante el ASPO y el DISPO, estas tareas recayeron en miembros del grupo familiar cercano, principalmente en mujeres que, del 68% en 2019, pasaron a ocuparse del 71% de este tipo de actividades en el hogar en 2020 (Naciones Unidas Argentina, 2020; Batthyány & Sanchez, 2020).

Este último es solo uno de muchos factores que permiten afirmar que las mujeres —sobre todo las que son el principal sostén económico y emocional del hogar— son afectadas en todas las dimensiones mucho más que sus pares hombres. Las mujeres tienen una mayor posibilidad de haber sufrido una pérdida de ingresos, ya que las actividades más perjudicadas por las restricciones (turismo, hotelería, gastronomía, atención al público) son desarrolladas en su mayoría por ellas (Ernst et al., 2020, p. 20; Naciones Unidas Argentina, 2020, p. 23).

Un grupo especialmente afectado fue el de las trabajadoras domésticas (16% de las trabajadoras argentinas), que soportó reducciones o pérdidas de salario (por despidos, imposibilidad de acceder al lugar de trabajo o imposibilidad de cobro no presencial) y hasta casos de reclusión en el hogar empleador durante las restricciones. Se calcula que el 70.4% de las trabajadoras domésticas (y sus familias) fueron afectadas directamente (ONU MUJERES, et al. 2020, p. 3, 8; Redacción La Nueva Mañana, 2020, 1 septiembre).

Por último, el aislamiento en el hogar y la imposibilidad de asistencia externa aumenta las posibilidades de situaciones de violencia doméstica: los femicidios en el domicilio de la víctima ascendieron del 64.4% en 2019 al 75% en 2020, y los casos en que la víctima convivía con el agresor fueron más del 44% (Observatorio MuMaLá, 2020).

El Espejismo de la Ciudad de 15 Minutos

La flexibilización de la circulación a 500m de la vivienda para acceder a EySU de cercanía significó una mejora casi imperceptible en una metrópolis donde el 74% de los viajes por compras y gastronomía, y el 80% de los viajes por salud, cuidado y asistencia de terceros, toman entre 10 y 45 minutos con medios motorizados, evidencia de que la movilidad cotidiana de media y larga distancia no se limita a cuestiones laborales o educativas.

Personas que requieren atención médica de emergencia, controles periódicos o tratamientos crónicos, que presentan consumo problemático de sustancias o que necesitan prescripciones médicas o medicación gratuita provista en centros públicos de salud, tuvieron graves dificultades. No obstante, pronto el impacto se proyectó a la mayor parte de la población. Por ejemplo, se dificultó el cobro del Ingreso Familiar de Emergencia provisto por el Estado nacional a desocupados, empleados informales, pequeños cuentapropistas y empleadas domésticas (el 43.7% de la población económicamente activa), que estaba disponible solo a través del cobro en cajeros automáticos o sedes de correo. En Córdoba, solo el 37% de la población tiene un cajero automático a menos de 500m de su vivienda y, en el resto de la RMCba, solo el 10.6%. Esto es crucial además cuando el dinero en efectivo es el único modo de pago en la mayoría de los comercios de cercanía.

Estos comercios de cercanía presentan, además, el mismo problema de localización (Figura 2a), característico de una metrópolis que por años ha crecido por medio de extensiones de tejido casi exclusivamente residencial de baja densidad (Boccolini, 2021). Por ejemplo, un servicio esencial, como el de las farmacias, está disponible a menos de 500m de la vivienda para menos del 70% de la población en Córdoba y del 39% del resto de la RMCba.

La escasez de servicios de cercanía se unió a los sobrepagos y al desabastecimiento generalizado de bienes esenciales, como garrafas de gas y medicamentos, lo que ocasionó recorridos cada vez más extensos, contactos innecesarios entre personas y detenciones policiales (Carranza, 2020, 24 abril). Lo mismo ocurrió con la disolución de redes de apoyo y contención interpersonal/familiar en una región contraurbanizada por décadas.

Estos resultados muestran que territorios como el barrio, distrito o precinto policial no reflejan espacialmente a grupos de personas con relaciones más o menos significativas. Las estrategias actuales de asistencia interpersonal (sin importar el nivel socioeconómico de las personas) involucran redes interbarriales, intermunicipales e interdepartamentales. Restringir la movilidad a la cercanía al hogar impidió el cuidado y apoyo económico y afectivo entre personas de diferentes distritos, dejando desprotegidos a los que dependen de la asistencia cotidiana de otros, e impidiendo las prácticas cotidianas de familias ensambladas, con tenencia compartida de menores de edad o parejas no convivientes.

Este contrapunto entre la estructura funcional real de la RMCba y el modelo de tejido urbano en que se basan los protocolos atraviesa todo el territorio y todos los niveles socioeconómicos, desde los barrios populares periféricos hasta las urbanizaciones cerradas más exclusivas de la región, y es el factor principal del incumplimiento masivo del ASPO y el DISPO en la RMCba. Un caso paradigmático son los cordones sanitarios para aislar un barrio o localidad (Figura 2b). Su población, sin posibilidades de autoabastecimiento, requirió de asistencia social para la provisión diaria de alimentos, medicamentos, combustible y agua potable. Esto, ligado a las evidencias de que los contagios no se difundían en unidades territoriales locales, sino a través de redes interpersonales de escala regional, llevó al COE a desistir de esta estrategia en poco tiempo (Redacción La Voz, 2020, 14 abril).

La Metrópolis de 30 minutos, Interrumpida

El 30 de mayo se flexibilizó la movilidad local; funcionaban el 80% del comercio y el 93% de la industria en la provincia. Solo se mantuvo interrumpido el tránsito interdepartamental, con restricciones puntuales (zonas rojas) al detectarse aumentos en la tasa de contagios local (Gráfico 1).

El mayor impacto de esta medida se debe a que el Departamento Capital prácticamente coincide con la extensión de Córdoba; esto permitió aislarla del resto de la RMCba y limitó la movilidad cotidiana pendular. Esto impidió a los residentes de otros departamentos reincorporarse a lugares de trabajo en Córdoba (se calcula que el 70% de la población ocupada que vive en la conurbación noroeste de la RMCba trabaja en Córdoba), provocando numerosos despidos y suspensiones. Para evitar esto, los trabajadores recurrían, por ejemplo, a mudanzas a la proximidad del lugar de trabajo —muchas veces en condiciones precarias— o al retorno a la casa familiar en Córdoba, lo que escindió hogares jóvenes (Cuellar & Cortéz, 2020, 29 mayo).

Otro factor que disminuyó el impacto positivo de la flexibilización de actividades fue el conflicto gremial que provocó el cese total o parcial del transporte público de pasajeros durante la mayor parte del período estudiado. Las personas que hacen uso del transporte público con frecuencia (mujeres y jóvenes, personas sin recursos para adquirir un vehículo propio), y la población con dificultades para trasladarse a pie, incluso a distancias cortas (ancianos, familias con niños, personas con problemas de movilidad, etc.), vieron seriamente limitadas sus estrategias de supervivencia coti-

diana. Se perdieron beneficios como el boleto obrero y abonos estudiantiles, y debió recurrirse al carpooling o a compra de vehículos (con los costos que esto implica en un escenario de escasez generalizada).

Por otro lado, en las designaciones de zonas rojas no se identificaron áreas sin acceso a servicios esenciales o con población vulnerable (incluso antes de la emergencia sanitaria), por lo que las restricciones agravaron déficits existentes en el acceso a servicios esenciales de la población en áreas periféricas y rurales (Figura 2). Esto obligó a la población de áreas poco afectadas a movilizarse a zonas rojas (o viceversa) para conseguir alimentos, combustible, medicamentos, servicios bancarios (Cuellar, 2020, 14 agosto; Redacción La Voz, 2020, 2 septiembre).

Conclusiones

Esta investigación no busca poner en duda la necesidad de establecer pautas de comportamiento individual y comunitario para enfrentar la crisis sanitaria, ni la efectividad de las restricciones para ralentizar las tasas de transmisión de COVID-19. Sin embargo, sí se considera que esas medidas deberían tener en cuenta las prácticas cotidianas que emergen en el territorio metropolitano.

A lo largo de este trabajo se demuestra que, en un territorio metropolitano extenso, que no remedia su concentración de empleos, de EySU o su segregación, las prácticas cotidianas tienden a desarrollarse en redes interpersonales —laborales, educativas, familiares, recreativas, asistenciales— sumamente distendidas en el territorio, esenciales para la producción y reproducción de la vida y para reducir condiciones de vulnerabilidad y exclusión. Sin embargo, las medidas de ASPO y DISPO adoptadas en 2020 pasan esto por alto; la dicotomía entre el modelo espacial-funcional que suponen estos protocolos y la estructura socio-funcional que efectivamente se despliega en el territorio metropolitano perjudica directamente las estrategias de supervivencia de sus habitantes.

Los problemas se reflejan a escala doméstica, barrial, municipal y regional, con déficits en las condiciones habitacionales, laborales, de seguridad alimentaria/sanitaria, en el acceso a EySU y equidad de todos los habitantes de la RMCba. Pero, aunque los conflictos son transversales a toda la población, algunos resultan más afectados, como los residentes en

áreas periféricas, los de menor nivel socioeconómico, niños y jóvenes, mujeres y personas que dependen de otros cotidianamente.

El impacto es mayor mientras mayor sea la dependencia de una red de asistencia y apoyo externa al hogar, cuanto más extendida esté esa red en el territorio y cuando —debido a su naturaleza o recursos propios disponibles— menor sea la posibilidad de reestructurarlas espacialmente o reemplazarlas por interacciones remotas a través de TIC.

Por un lado, estos resultados permiten considerar que incorporar estos factores en el desarrollo de medidas socio-sanitarias disminuiría los perjuicios y redistribuiría el costo social de la emergencia sanitaria de manera más justa y sostenible, entendiendo la movilidad cotidiana de la población como factor estratégico en el diseño de políticas con incidencia territorial para toda la comunidad.

Por otro lado, los resultados invitan a reflexionar, desde la realidad local, si es efectivo seguir proyectando en función de un modelo ideal de ciudad de 15 minutos o si es mejor trabajar para consolidar una metrópolis de 30 minutos, donde moverse sea cada vez más seguro, sencillo, confortable, sostenible y esté al alcance de todas las personas, para que brinde un acceso más equilibrado a las oportunidades que ofrece la vida metropolitana.

Referencias

- BATTHYÁNY, K., & SANCHEZ, A. (2020). Profundización de las brechas de desigualdad por razones de género: El impacto de la pandemia en los cuidados, el mercado de trabajo y la violencia en América Latina y el Caribe. *Astrolabio. Nueva Época*, 25, 1–21. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/astrolabio/article/view/29284>
- BOCCOLINI, S. (2021). Contraurbanización: ¿Descentralización metropolitana o éxodo forzado? Movilidad residencial intra-metropolitana en Córdoba, Argentina (1991-2010). *Nueva Época*, 26, 78–129. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/astrolabio/article/view/27647>
- CALDERÓN COCKBURN, J., & AGUIAR ANTÍA, S. (EDS.). (2019). *Segregación socioespacial en las ciudades latinoamericanas*. Teseo - Alas - CLACSO.
- CARDOSO, M. M. (2013). Contraurbanización: ¿tendencia irreversible o la fase de un ciclo? La situación en América Latina. *Geografía em Questão*, 6(2), 108–134. <https://goo.gl/6TeBaf>
- CARRANZA, J. P. (2020, ABRIL 24). Una zona crítica de la ciudad, sin acceso a redes de servicios | Ciudadanos. *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/una-zona-critica-de-ciudad-sin-acceso-a-redes-de-servicios/>
- CEPAL, & NACIONES UNIDAS (2020). *La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en el nuevo contexto mundial y regional: Escenarios y proyecciones en la presente crisis*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/45336>
- CHAMPION, T. (2001). Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. En *Handbook of Urban Studies* (pp. 143–161). SAGE.
- CIUFFOLINI, M. A., AVALLE, G., DE LA VEGA, C., VILLEGAS GUZMÁN, S., JOB, S., SACCUCCI, E., FERRERO, M. M., HERNÁNDEZ, J., ÁVILA CASTRO, M. P., AZARIAN, F., REINOSO, P., CACCIA, A., ALONSO, M. C., GODOY, L., NAHAS, E., MARINI, J., FERNÁNDEZ, V., DELLEA, G., WHITNEY, L., & DE GOYCOECHEA, V. (2020). *La foto revelada. Informe sobre la situación social, conflictividad y medidas gubernamentales en la Córdoba de la pandemia*. Fundación El llano (CEPSAL). <https://www.llanocordoba.com.ar/wp-content/uploads/2020/08/LA-FOTO-REVELADA.-Informe-completo-ok.pdf>
- CUELLAR, B. (2020, AGOSTO 14). Sierras Chicas suma casos, por efecto Capital. *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/sierras-chicas-suma-casos-por-efecto-capital/>
- CUELLAR, B., & CORTÉZ, M. (2020, MAYO 29). 47 días a pie y muchos empleos en riesgo en el Gran Córdoba. *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/47-dias-a-pie-y-muchos-empleos-en-riesgo-en-gran-cordoba/>
- DE BELÁUSTEGUI, J. H. (2011). *Encuesta origen-destino 2009: Movilidad en el área metropolitana de Córdoba*. Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires. <http://datar.noip.me/dataset/encuesta-origen-destino-cordoba-2009>
- DI VIRGILIO, M. (2011). La movilidad residencial: Una preocupación sociológica. *Territorios*, 25, 173–190. <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1851>
- ERNST, C., LÓPEZ MORUELO, E., PIZZICANNELLA, M., ROJO, S., & ROMERO, C. (2020). *COVID-19 y el mercado de trabajo en Argentina: El reto de luchar contra la pandemia y su impacto socioeconómico en un tiempo de desafíos económicos serios*. Organización Internacional del Trabajo.
- EVERUSS, L. (2020). The new mobilities paradigm and social theory. En *Routledge Handbook of Social and Cultural Theory: 2nd Edition*. Routledge.
- HARVEY, D. (2012). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu.
- INDEC (2021). *Acceso y uso de tecnologías de la información y la comunicación*. EPH. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. https://www.indec.gov.ar/uploads/informesdeprensa/mautic_05_213B13B3593A.pdf
- JIRÓN, P., & SINGH, D. Z. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: Experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1–8. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144582>
- MASSEY, D. (2013). *Space, Place and Gender*. John Wiley & Sons.
- MOLINATTI, F. (2019). Movilidad residencial en la Región Metropolitana de Córdoba, 2005-2010. *Cuadernos Geográficos*, 58(3), 349–374. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v58i3.7883>
- NACIONES UNIDAS ARGENTINA (2020). *COVID-19 en Argentina: Impacto socioeconómico y ambiental*. Naciones Unidas. <https://argentina.un.org/sites/default/files/2020-12/Análisis%20de%20impacto%20%28ESP%20BING%29.pdf>
- OBSERVATORIO MUMALÁ. MUJERES, DISIDENCIAS, DERECHOS (2020). *Registro nacional de Femicidios, Femicidios Vinculados, Trans/Travesticidios y Lesbicidios de MuMaLa. Año 2020 Parcial y resumen en contexto pandemia COVID 19*. MuMaLá. <https://www.mumala.ar/registro-nacional-parcial-2020/>
- ONU MUJERES, ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, & CEPAL (2020). *Trabajadoras remuneradas del hogar en américa latina y el caribe frente a la crisis del COVID-19*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45724-trabajadoras-remuneradas-hogar-america-latina-caribe-frente-la-crisis-covid-19>
- OTERO, M. (2020, AGOSTO 1). Más de 80 mil alumnos se desconectaron de la escuela en Córdoba. *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/mas-de-80-mil-alumnos-se-desconectaron-de-escuela-en-cordoba/>
- PEN (COMISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES DE LA UNIDAD CORONAVIRUS COVID-19) (2020). *Relevamiento del impacto social de las medidas del Aislamiento dispuestas por el PEN*. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Nación. https://www.conicet.gov.ar/wp-content/uploads/Informe_Final_Covid-Cs.Sociales-1.pdf
- REDACCIÓN LA NUEVA MAÑANA (2020, SEPTIEMBRE 1). Trabajadoras de casas particulares realizan una jornada de lucha. *La Nueva Mañana*. <https://lmdiaro.com.ar/contenido/244024/jornada-de-lucha-de-trabajadoras-de-casas-particulares-por-aumento-salarial>
- REDACCIÓN LA VOZ (2020A, ABRIL 14). Garantizan provisiones en Villa del Prado y Parque Santa Ana para que los vecinos no tengan que salir del barrio. *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/garantizan-provisiones-en-villa-del-prado-y-parque-santa-ana-para-que-vecinos-no-tengan-q/>
- REDACCIÓN LA VOZ (2020B, SEPTIEMBRE 2). Los restaurantes de Sierras Chicas piden que dejen cruzar clientes de la ciudad de Córdoba. *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/restaurantes-de-sierras-chicas-piden-que-dejen-cruzar-clientes-de-ciudad-de-cordoba/>
- SHELLER, M., & URRY, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10–25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- SOJA, E. W. (1989). *Postmodern Geographies. The reassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso.
- ZUNINO SINGH, D., GIUCCI, G., & JIRÓN, P. (EDS.). (2017). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos.

Acrónimos

ASPO: Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio

COE: Centro de Operaciones de Emergencia

DISPO: Distanciamiento Social Preventivo y Obligatorio

EnMoDo: Encuesta de Movilidad Domiciliaria

EySU: equipamientos y servicios urbanos

RMCba: Región Metropolitana de Córdoba

TIC: tecnologías de información y comunicación