

Estado de la publicación: El preprint no ha sido enviado para publicación

Circuitos y fronteras: prácticas de movilidad cotidiana desde las periferias de La Plata, Argentina

Juan Ignacio Rojas Chediak

<https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.18570>

Enviado en: 2026-10-22

Postado en: 2026-10-22 (versión 1)

(AAAA-MM-DD)

Artículo

Circuitos y fronteras: prácticas de movilidad cotidiana desde las periferias de La Plata, Argentina¹

Circuitos e Fronteiras: Práticas de Mobilidade Cotidiana nas Periferias de La Plata, Argentina

Circuits and Borders: Everyday Mobility Practices from the Peripheries of La Plata, Argentina

Juan Ignacio Rojas Chediac

Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos/Universidad Nacional de La Plata (UNLP),
Buenos Aires, Argentina.

<https://orcid.org/0000-0001-7518-3778>

juan.rojaschediac@gmail.com

URL: https://revistas.usp.br/geousp/pt_BR/article/view/236784

Recebido em: 04-07-2025

Aprovado em: 15-04-2026

Editor do artigo: **César Simoni Santos**

Resumen

El presente artículo analiza las prácticas de movilidad cotidiana desde dos periferias contrastantes de la ciudad de La Plata: Los Hornos y City Bell. A partir de una metodología cualitativa, y comprendiendo que la movilidad no solo conecta lugares, sino que también los produce y resignifica, se exploran los circuitos desiguales y la producción de fronteras derivada de los usos diferenciados del espacio urbano. En Los Hornos, una periferia vinculada a sectores trabajadores, la movilidad es principalmente instrumental, con usos estratificados del transporte público y el automóvil para acceder a bienes y servicios en el

¹ La presente investigación se desarrolla en el marco de una beca doctoral financiada por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina (CONICET).

centro urbano. En City Bell, en cambio, vinculada a sectores medios, predomina el uso del automóvil junto a una conexión bifurcada hacia el centro y Buenos Aires. Se concluye que las jerarquías urbanas se expresan en las posibilidades de movimiento y apropiación del espacio urbano, revelando la quietud como un privilegio de clase y la gestión diferencial de fronteras como una dimensión central de la desigualdad.

Palabras clave: Movilidad cotidiana, Periferias, Fronteras, Prácticas, Desigualdad urbana

Resumo

O presente artigo analisa as práticas de mobilidade cotidiana a partir de duas periferias contrastantes da cidade de La Plata: Los Hornos e City Bell. A partir de uma metodologia qualitativa, e compreendendo que a mobilidade não apenas conecta lugares, mas também os produz e ressignifica, exploram-se os circuitos desiguais e a produção de fronteiras derivada dos usos diferenciados do espaço urbano. Em Los Hornos, uma periferia vinculada a setores trabalhadores, a mobilidade é principalmente instrumental, com usos estratificados do transporte público e do automóvel para acessar bens e serviços no centro urbano. Em City Bell, por sua vez, vinculada a setores médios, predomina o uso do automóvel, juntamente com uma conexão bifurcada em direção ao centro e a Buenos Aires. Conclui-se que as hierarquias urbanas se expressam nas possibilidades de movimento e apropriação do espaço urbano, revelando a quietude como um privilégio de classe e a gestão diferencial de fronteiras como uma dimensão central da desigualdade.

Palavras-chave: Mobilidade cotidiana, Periferias, Fronteiras, Prácticas, Desigualdad urbana

Abstract

This article analyzes everyday mobility practices from two contrasting peripheries of the city of La Plata: Los Hornos and City Bell. Using a qualitative methodology, and understanding that mobility not only connects places but also produces and re-signifies them, it explores unequal circuits and the production of boundaries derived from differentiated uses of urban space. In Los Hornos, a periphery linked to working-class sectors, mobility is primarily instrumental, with stratified uses of public transport and the automobile to access goods and services in the urban center. In City Bell, by contrast, linked to middle-class sectors,

automobile use predominates along with a bifurcated connection toward the center and Buenos Aires. The article concludes that urban hierarchies are expressed in the possibilities for movement and appropriation of urban space, revealing stillness as a class privilege and the differential management of boundaries as a central dimension of inequality.

Keywords: Daily mobility, Peripheries, Boundaries, Practices, Urban inequality

Introducción

Las ciudades latinoamericanas han experimentado transformaciones debido a procesos de expansión urbana en los que el crecimiento físico superó ampliamente el incremento poblacional (Di Virgilio, 2021). Estas dinámicas han ampliado las periferias urbanas, tanto de manera compacta como difusa (Abramo, 2012). Vistas como “fragmentos densos que expresan estados inestables de lo urbano, siempre marcados por la tensión entre el cambio y el orden” (Lindón, 2020, p. 19), las periferias latinoamericanas presentan una gran heterogeneidad y configuran un escenario donde convergen “diversos actores sociales, con objetivos diversos, con estrategias variadas” (Hiernaux y Lindón, 2004, p. 118). Estas configuraciones periféricas no solo reorganizan la localización residencial, sino también las formas en que los habitantes se desplazan y experimentan la ciudad.

De este modo, la movilidad cotidiana ha emergido como dimensión clave para comprender la producción de la ciudad y la experiencia urbana desde estos lugares. Lejos de ser meros desplazamientos, la movilidad implica prácticas encarnadas y formas de apropiación que configuran y expresan desigualdades (Cresswell, 2010; Jirón, 2009). En este sentido, la movilidad periférica no se limita al análisis de los flujos hacia el centro, sino también a las fronteras que se producen a partir de esos desplazamientos. Se entiende a las fronteras no como líneas administrativas, sino como construcciones socioespaciales que emergen de la práctica cotidiana: umbrales materiales (avenidas, vías de tren, entre otros) y simbólicos (sensaciones de inseguridad, pertenencia, entre otros) que son experimentados diferencialmente según la clase, el género o la localización (Jirón y Mansilla, 2013; Stavrides, 2016).

Desde esta perspectiva, la ciudad de La Plata se erige como un caso paradigmático. Su proyección previa a su construcción produjo delimitaciones y jerarquías: dividió el casco fundacional -o centro urbano- de lo externo a partir de la Avenida Circunvalación (Curtit, 2003; Segura, 2015). Asimismo, los procesos de expansión urbana han generado periferias heterogéneas, principalmente bajo dos tendencias (Chediak, 2021). El crecimiento norte se vinculó a la conexión metropolitana con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, concentrando a la población de ingresos medios y medios altos en viviendas principales y secundarias. Hacia el sur, la periferia ha sido habitada mayormente por sectores trabajadores y se ha extendido sobre el área de producción frutihortícola (Ravella y Giacobbe, 2005). Estas

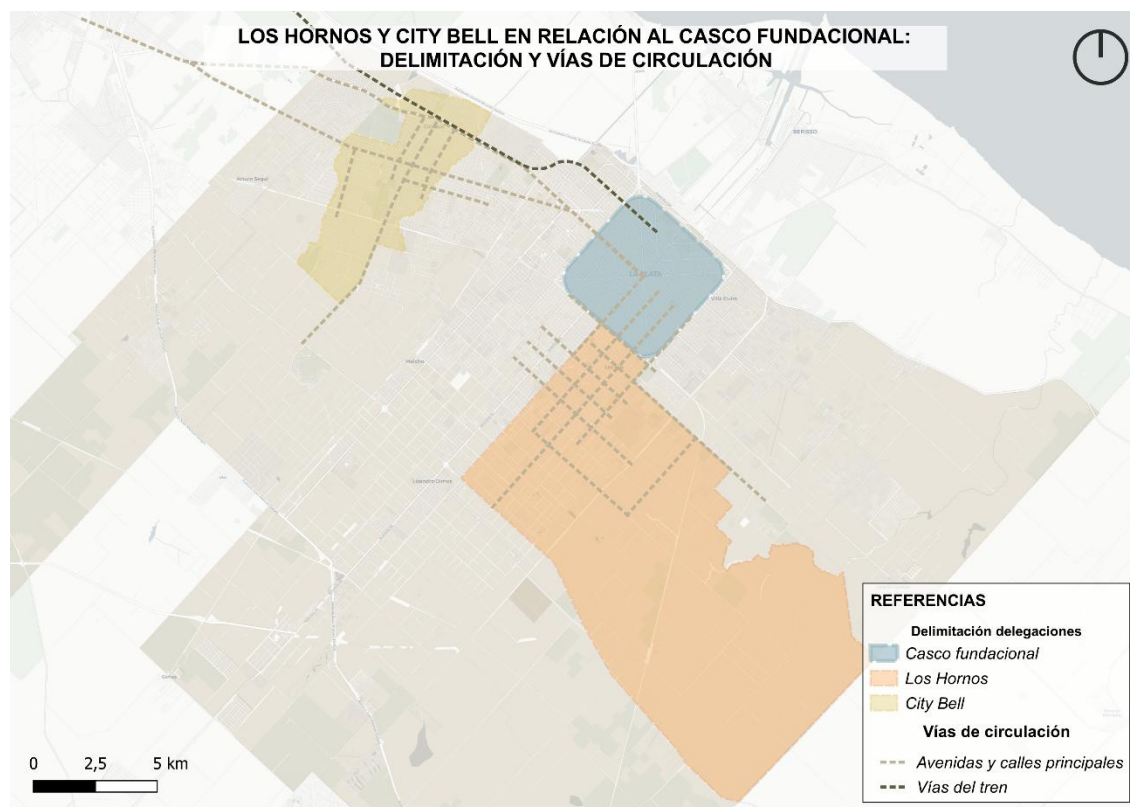
tendencias estructurantes han generado marcadas diferencias socioeconómicas (Chediac, 2024).

En este contexto, el presente artículo adopta un enfoque cualitativo para analizar las prácticas de movilidad cotidiana desde dos sectores periféricos contrastantes: Los Hornos, en el sur, y City Bell, en el norte. Partiendo de la premisa de que el habitar urbano trasciende la ubicación fija de la vivienda para configurarse a través de los desplazamientos (Giglia, 2012; Chediac, 2025), sostenemos que la movilidad no es un mero medio de conexión entre puntos, sino una práctica social productiva de significados y de fronteras. El artículo examina cómo, a partir de circuitos desiguales, los habitantes negocian, transgreden o refuerzan los límites de la ciudad, demostrando que la jerarquía urbana se encarna no solo en dónde se vive, sino en cómo se recorre la ciudad.

Metodología

La investigación adoptó una metodología cualitativa orientada a explorar las prácticas de movilidad cotidiana de habitantes de la periferia de la ciudad de La Plata. La selección de los casos de estudio -Los Hornos y City Bell- respondió a un criterio de diversidad analítica, con el propósito de examinar dos configuraciones periféricas heterogéneas dentro del mismo sistema urbano, como se observa en la Figura 1. El trabajo de campo se desarrolló de manera ininterrumpida entre los años 2019 y 2024 e integró dos métodos principales de recolección de datos -entrevistas en profundidad y observación participante- con el objetivo de indagar los circuitos de movilidad y las fronteras que se producen en el espacio urbano a partir de los desplazamientos cotidianos.

Figura 1. Ubicación de Los Hornos y City Bell con relación al casco fundacional.



Fuente: Chediak, 2025.

Por un lado, se realizaron 44 entrevistas semiestructuradas. La selección de los entrevistados se construyó mediante un muestreo intencional, complementado con técnicas de bola de nieve y contacto a través de instituciones locales (centros comunitarios, escuelas, acciones colectivas y clubes). Este procedimiento procuró asegurar la diversidad en términos de género, edad (entre 24 y 80 años), perfiles ocupacionales, antigüedades de residencia y niveles de participación institucional. Todas las entrevistas fueron transcritas y analizadas utilizando un enfoque de codificación abierta y axial a través del software Atlas Ti. Para el presente artículo, se seleccionaron 24 entrevistas que, por su riqueza descriptiva, mejor ilustran la heterogeneidad de perfiles sociodemográficos y los contrastes en las trayectorias residenciales.

Por el otro, se llevaron a cabo registros sistemáticos mediante observación participante y notas de campo para complementar la información verbal y reconocer las condiciones materiales de la infraestructura urbana. Estas observaciones se realizaron en distintas jornadas y horarios (días hábiles y fines de semana, picos y valles de demanda) en nodos estratégicos de movilidad: paradas de transporte público, accesos a las periferias, espacios

comerciales centrales (Calle Cantilo en City Bell y Avenida Circunvalación en Los Hornos) y plazas. El objetivo fue registrar las interacciones sociales, las fricciones en el desplazamiento y los usos diferenciales del espacio público por parte de distintos grupos sociales.

En cuanto a los casos de estudio, Los Hornos se consolidó como una periferia de urbanización temprana, marcada por su proximidad al casco fundacional y un vínculo histórico con actividades productivas e industriales (Vallejo, 2000). Con 64.005 habitantes, según censo del año 2010, esta periferia muestra un perfil demográfico más denso y heterogéneo que otras periferias de la ciudad: aunque concentra el 21% de la superficie frutihortícola del municipio, las dos principales fuentes de ingresos de sus habitantes son el comercio minorista (21%) y la administración pública (18%), sectores que reflejan una economía más diversificada pero también dependiente (Lódola y Brigo, 2011).

City Bell, en cambio, se distingue por ser una periferia planificada vinculada a sectores medios (Chediak, 2026). Su concepción previa a su construcción, a una distancia de 12 kilómetros del casco fundacional y 30 años después de la fundación de La Plata, marcó un devenir diferente. Con 35.415 habitantes y altos índices de propiedad (84%) y un 92% de viviendas sin deficiencias habitacionales, presenta un perfil socioeconómico privilegiado dentro de los sectores periféricos de La Plata. Sus habitantes superan los nueve años de escolaridad promedio, y la tenencia de bienes durables como computadoras o electrodomésticos es significativamente superior al promedio municipal (Lódola y Brigo, 2011).

Andar por la ciudad: las prácticas entre los lugares

La vida urbana de los habitantes no se restringe a los límites físicos de los lugares que habitan. Por el contrario, la ciudad se constituye a través de los desplazamientos cotidianos que conectan espacios, actividades y relaciones sociales. En esta perspectiva, el movimiento no puede ser entendido únicamente como tránsito entre puntos fijos, sino como una práctica² constitutiva de la experiencia urbana. Tal como plantea Ingold (2015), la vida no se desarrolla

² Las prácticas cotidianas son comprendidas, siguiendo a De Certeau (1996), como las maneras de hacer de cada grupo o persona en el ámbito urbano. En otras palabras, son los modos de operar, hablar, caminar, producir y conversar, los que se constituyen en prácticas a través de las cuales los habitantes se apropian del espacio organizado por los técnicos de la producción social y cultural.

dentro de lugares cerrados, sino *a través* de ellos: alrededor, hacia y desde ellos. En otras palabras, es a lo largo de los caminos -y no en los lugares- donde la existencia humana se despliega. En consecuencia, los espacios urbanos no son meramente contenedores de prácticas, sino configuraciones dinámicas que se producen en el movimiento mismo de quienes los transitan. La ciudad emerge como una trama de trayectorias que conectan lugares heterogéneos y que, en su reiteración cotidiana, producen formas particulares de conocimiento, apropiación y pertenencia.

Desde esta perspectiva, la movilidad dentro del espacio urbano, siguiendo a Kauffman et al. (2004, p. 746), puede definirse por el movimiento de personas u objetos “desde un origen hasta un destino siguiendo una trayectoria específica que puede describirse en términos de espacio y tiempo”. Para los autores, la movilidad depende de tres dimensiones principales: el acceso, las habilidades o capacidades para desplazarse y las formas de apropiación del movimiento, lo que la convierte en un proceso socialmente diferenciado. En una línea complementaria, Cresswell (2010) propone pensar una *política de la movilidad* compuesta por tres dimensiones entrelazadas: el hecho físico del movimiento entre lugares, las representaciones sociales del movimiento que producen significados compartidos y la experiencia práctica y encarnada del desplazamiento.

En particular, la movilidad cotidiana de los habitantes urbanos se configura como un proceso socialmente producido que otorga significado a la práctica de desplazarse entre distintos puntos de la ciudad. Como señalan Jirón e Iturra (2011, p. 47), la movilidad cotidiana remite a “la práctica de desplazarse de un punto a otro y sugiere la posibilidad de apropiación y transformación de lugares en movimiento”. Sin embargo, estas prácticas se encuentran atravesadas por desigualdades en el acceso a los recursos urbanos, lo que produce diferentes distancias y temporalidades en la experiencia de la ciudad. Como indica Cresswell (2010), aquello que para algunos se experimenta como rapidez y fluidez puede implicar, para otros, lentitud y espera. Así, las localizaciones iniciales en las periferias urbanas implican trayectorias diferenciadas para desplazarse por la ciudad, tanto en términos de distancias como de medios disponibles. De allí que el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana no se limite a constatar que las personas se desplazan, sino que busque comprender la experiencia social del movimiento en sí mismo (Imilan et al., 2015).

No obstante, no todos los movimientos ni todos los lugares poseen el mismo significado. En relación con las formas de movimiento, Ingold (2015) distingue entre la figura del *caminante* y la del *pasajero*³. Mientras el caminante afirma su presencia con la creciente suma de sus caminos, el pasajero transporta su trayectoria dentro de un sistema que lo desplaza de un punto a otro. A partir de esta distinción, el autor propone diferenciar entre la red del transporte y la malla del caminante. Mientras la red conecta puntos a través de trayectorias predeterminadas, la malla se constituye por líneas de movimiento que no necesariamente se encuentran conectadas entre sí, sino que se entretajan a partir de la experiencia del desplazamiento.

En relación con los lugares, Jirón e Iturra (2011) señalan que las prácticas de movilidad producen diferentes tipos de espacialidades. Por un lado, identifican los *lugares móviles*: espacios que adquieren relevancia durante el desplazamiento, como el automóvil, el colectivo o el tren. Estos espacios pueden convertirse en ámbitos de socialización, reflexión o descanso, en los cuales las personas desarrollan prácticas diversas mientras se desplazan. Por otro lado, identifican los *lugares transientes*, definidos como aquellos espacios fijos que adquieren importancia precisamente en tanto lugares de tránsito y transición dentro de los recorridos urbanos. De este modo, los desplazamientos no solo conectan lugares preexistentes, sino que producen nuevas formas de espacialidad vinculadas a la experiencia misma del movimiento.

La creciente relevancia de la movilidad cotidiana en los estudios urbanos se vincula con el desarrollo del llamado *paradigma de las movilidades* (Sheller y Urry, 2016). Desde esta perspectiva, moverse y conocer constituyen procesos inseparables, ya que el desplazamiento configura formas específicas de percepción y conocimiento del entorno. Como plantea Ingold (2012), moverse es una forma mediante la cual el cuerpo conoce el mundo. En consecuencia, las distintas formas de movimiento producen diferentes maneras de experimentar y comprender la ciudad. En esta línea, Jirón (2009) sostiene que las movilidades cotidianas se

³ En la distinción entre caminante y pasajero que propone Ingold (2015), debe realizarse una salvedad: no existen habitantes exclusivamente caminantes ni exclusivamente pasajeros, sino que, por el contrario, la experiencia urbana suele articularse desde ambas perspectivas. Esto exige una atención particular a los movimientos de cada habitante para comprender su manera de recorrer y habitar la ciudad. Asimismo, aunque el ciclista podría asimilarse a la categoría de pasajero, su experiencia de desplazamiento difiere significativamente de otros medios de transporte, como el colectivo, lo que hace necesario un análisis específico de su movilidad.

experimentan de manera diferenciada según múltiples dimensiones sociales, tales como el género, la edad, el origen socioeconómico o la pertenencia cultural.

En relación con estas desigualdades, Vignoli (2008) sostiene que la movilidad cotidiana mantiene estrechos vínculos con el funcionamiento del mercado de trabajo y con los niveles de ingreso de la población. En contra de ciertas imágenes habituales, el autor señala que no son necesariamente los sectores más pobres quienes realizan mayores desplazamientos cotidianos, sino aquellos con mayor nivel educativo e inserción laboral formal. Por su parte, Segura (2015) propone comprender la vida urbana a partir de un continuo entre dos polos analíticos: los flujos y los enclaves. Las experiencias urbanas se ubican en distintas posiciones dentro de este continuo, según el grado de apertura o clausura de los espacios y la mayor o menor fluidez de los tránsitos que los atraviesan. Esta tensión entre flujos y enclaves remite, en última instancia, a la existencia de fronteras que organizan el espacio urbano y condicionan las posibilidades de circulación y encuentro entre distintos grupos sociales.

De este modo, las prácticas de movilidad se desarrollan en un espacio urbano atravesado por múltiples formas de diferenciación y límite. La ciudad no constituye un territorio homogéneo ni plenamente accesible, sino un espacio organizado por diversas fronteras que condicionan las posibilidades de circulación y encuentro. Siguiendo a Benedetti (2023), las *fronteras* pueden entenderse como dispositivos y artefactos socialmente contruidos -tanto materiales como simbólicos- que delimitan ámbitos geográficos y expresan relaciones de diferenciación, separación, vinculación o conflicto entre ellos. Bajo esta concepción, las fronteras constituyen configuraciones relacionales producidas por la interacción entre prácticas sociales, imaginarios y condiciones espaciales. Estas fronteras pueden materializarse en infraestructuras, barreras físicas o dispositivos institucionales, pero también en límites simbólicos que organizan las percepciones de pertenencia y alteridad en la ciudad (Reygadas, 2004; Silva, 2006). Desde una perspectiva complementaria, Stavrides (2016) propone la noción de *umbral* para designar aquellos bordes que no solo separan, sino que también habilitan el paso y la comunicación entre espacios diferenciados, enfatizando el carácter potencialmente abierto y negociable de las fronteras urbanas. Así, los desplazamientos cotidianos implican constantemente el cruce, la negociación o la evitación de distintos tipos de fronteras, así como la experiencia de umbrales que pueden ser atravesados o clausurados según las circunstancias.

En este marco analítico, la comprensión de las movilidades cotidianas se beneficia de la noción de *circuito* y *trayecto* desarrollada por Magnani. Un circuito puede definirse por “la configuración espacial, no contigua, producida por los trayectos de los actores sociales en el ejercicio de alguna de sus prácticas” (Magnani, 2014, p. 10). Estos circuitos no se encuentran previamente dados, sino que se construyen a través de la reiteración de trayectorias que conectan distintos lugares de la ciudad. En consecuencia, pueden superponerse, intersectarse, modificarse o incorporar nuevos puntos a lo largo del tiempo. Son los trayectos de los actores sociales los que actualizan y dinamizan permanentemente estos circuitos urbanos (Magnani, 2018). La noción de circuito resulta particularmente útil para el estudio de las fronteras, pues al identificar los lugares efectivamente visitados y aquellos excluidos de los recorridos habituales, es posible rastrear las delimitaciones prácticas que los propios habitantes trazan en su vida cotidiana.

Sin embargo, estos circuitos no se desarrollan en un espacio completamente fluido. Siguiendo la metáfora propuesta por Jirón y Mansilla (2013), las movilidades urbanas presentan *espesuras*: zonas de mayor o menor fricción que condicionan las posibilidades de desplazamiento. Estas fricciones pueden adoptar la forma de barreras⁴ físicas, sociales o simbólicas que interrumpen, ralentizan o desvían los recorridos. Frente a estas condiciones, los habitantes desarrollan diversas tácticas para negociar tiempo y espacio en sus desplazamientos cotidianos. De este modo, las trayectorias urbanas revelan no solo los circuitos que estructuran la vida cotidiana, sino también las fronteras -más o menos permeables- que organizan, restringen o habilitan el acceso diferencial a los espacios de la ciudad. Analizar las movilidades desde la articulación entre circuitos y fronteras permite comprender cómo las prácticas de desplazamiento producen configuraciones urbanas específicas, revelando tanto las conexiones como las desigualdades que estructuran la experiencia cotidiana de la ciudad.

⁴ Según Jirón y Mansilla (2013, pp. 61–62), la espesura de las barreras de accesibilidad que los habitantes encuentran a lo largo de los caminos, contiene al “menos tres características: se encuentran en constante devenir a lo largo del viaje; poseen una multiplicidad de combinaciones; y son multiescalares espacio-temporalmente”.

Salir: del lugar conocido a la ciudad

Comprender la movilidad implica centrar la mirada en los circuitos y fronteras que los habitantes periféricos recorren diariamente. En este sentido, el análisis de la movilidad cotidiana requiere partir de los lugares desde donde los desplazamientos se originan y hacia los cuales retornan. El lugar de residencia, la casa, es tanto el punto de partida de los senderos como el de retorno de los desplazamientos por la ciudad. Para Delgado (1999, pp. 186–187), salir de casa es “iniciar una aventura en la que puede producirse un encuentro inesperado, una escena insólita, una experiencia inolvidable, una revelación imprevista, el hallazgo de un objeto prodigioso”. Esta salida marca el pasaje desde el espacio doméstico hacia la trama más amplia de trayectorias urbanas que constituyen la vida cotidiana.

Los habitantes se mueven a través de la ciudad, enfrentados a diferentes barreras, simbólicas y materiales, que requieren el desarrollo de habilidades específicas (Ingold, 2012; Kaufmann et al., 2004) para superarlas. Sin embargo, estas barreras y las formas de atravesarlas no son homogéneas, sino que se constituyen en función de la posición espacial y social desde la cual se inicia el movimiento. La situación lindante de Los Hornos con el casco fundacional difiere significativamente de la de City Bell, que se encuentra aproximadamente a 12 kilómetros de distancia. Esta diferencia en la localización dentro de la estructura urbana se traduce en modalidades ontológicamente distintas de experimentar y narrar el desplazamiento cotidiano, lo cual se expresa en las formas en que los habitantes describen sus movimientos.

Para salir de Los Hornos -y entrar al casco fundacional-, los habitantes definen esta relación con los verbos “*cruzar*” o “*ir*”. Estas formas de nombrar el desplazamiento no constituyen simples elecciones lingüísticas, sino que encarnan distintas experiencias espaciales del movimiento urbano y de relación entre periferia y ciudad. Esta descripción del movimiento común a cada lugar puede observarse desde diferentes dimensiones, siendo el espacio la más evidente. En la descripción de los habitantes de Los Hornos, el trayecto se diluye en favor de la necesidad de atravesar la Avenida Circunvalación, infraestructura que opera como un límite urbano significativo y que actúa como *pórtico* (Magnani, 2014) de transición. Este *umbral* no solo separa dos áreas administrativas, sino que, siguiendo a Stavrides (2016), funciona como un dispositivo socioespacial que al mismo tiempo separa y conecta, habilitando el pasaje, pero también marcando la diferencia entre quienes residen del otro lado de la ciudad.

En cambio, para los habitantes de City Bell el vínculo se invierte parcialmente: la relación con el casco fundacional -y hacia otros lugares- se narra como un “viaje”. Aquí el desplazamiento adquiere una mayor extensión espacial y temporal, por lo que el acento se produce sobre el trayecto y el umbral parece desdibujarse a lo largo del camino. Aunque existen diversos umbrales a atravesar y los medios en que son atravesados difieren -los relatos del viaje ponen el acento en el lugar móvil del auto, colectivo o tren-, se configura una experiencia temporal del movimiento sustancialmente distinta hacia el centro de la ciudad. Mientras que cruzar de un lugar a otro puede implicar apenas un instante dentro del recorrido cotidiano, viajar requiere planificación, tiempo y recursos para destinar a esta práctica. De este modo, la distancia no solo se expresa en términos métricos, sino también en términos de temporalidad social, organización cotidiana y disponibilidad de medios de movilidad.

Sin embargo, este registro de movilidad no se traduce de manera lineal en la vida cotidiana de cada periferia y es, en cada caso, la articulación de múltiples mediaciones sociales la que posibilita o restringe el movimiento, diferenciándose las de clase, género, edad, entre otras. En este sentido, aquello que Segura definió como vivir afuera es sin duda “una experiencia común para sus residentes, aunque no necesariamente una experiencia compartida entre ellos” (Segura, 2010, p. 154), cuestión que se manifiesta con claridad en las formas en que los habitantes se refieren al casco fundacional y a la ciudad en general. *La Plata* aparece como un espacio relativamente ajeno a lo periférico, ya sea desde la perspectiva de los habitantes de Los Hornos -“pasando la [Avenida] 31, ya estamos en la ciudad de La Plata” (Ana⁵, 70 años, jubilada)- o desde la de City Bell -“la vida en La Plata no es tan agradable” (José, 71 años, jubilado). Estas expresiones muestran que el casco fundacional funciona simultáneamente como referencia espacial y como categoría simbólica que organiza la experiencia urbana de los habitantes periféricos. Aunque a simple vista *La Plata* y centro podrían parecer sinónimos para los habitantes periféricos, en efecto reflejan experiencias diferentes.

Al atender las relaciones que Bourdieu (2007) realiza entre el espacio social y el espacio físico, se observa que el uso del término *centro* remite a una diferenciación basada principalmente en posiciones espaciales, aunque no sean ajenas a cuestiones sociales. En cambio, la utilización de *La Plata* supone una forma de distinción simbólica, fundamentada

⁵ Los nombres de los habitantes entrevistados han sido modificados para preservar su anonimato.

en mayor medida por posiciones sociales y menos por cuestiones espaciales. Esta diferencia revela una dinámica de identidad y pertenencia que varía según la estructura social. Mientras que, por un lado, son los habitantes periféricos de barrios populares⁶ (en este caso, de Los Hornos) quienes tienden a utilizar el término centro, por el otro, son los habitantes periféricos de barrios abiertos de clase media⁷ (principalmente quienes viven en City Bell, pero también la mayoría de los habitantes céntricos de Los Hornos) los que suelen distinguirse de *La Plata*: una separación que no solo expresa una distancia geográfica, sino también la existencia de una frontera social y simbólica en la experiencia cotidiana de la ciudad.

Circuitos regulares: itinerarios de trabajo, educación y salud

La desigualdad urbana no se expresa únicamente en términos de localización espacial, sino también en las condiciones materiales y simbólicas que permiten -o limitan- la movilidad cotidiana de los habitantes. Llegar al centro suele ser más difícil para quienes no disponen de transporte propio o de recursos para destinarlos a esta labor, condicionando los circuitos efectivamente practicados por los habitantes. La escasez material afecta a los habitantes desaventajados, ya sea por su condición socioeconómica o por su ubicación: mientras que los habitantes céntricos de Los Hornos se relacionan con el casco fundacional a través de cruzar o ir, quienes residen en barrios populares periféricos enfrentan mayores dificultades. Estas diferencias contribuyen a configurar fronteras prácticas dentro de la ciudad, entendidas no sólo como límites físicos sino como restricciones diferenciales en el acceso a los recursos urbanos.

Se inicia el recorrido por uno de los barrios populares de Los Hornos. Elisa (32 años, empleada doméstica) vive a 7 kilómetros del centro del casco fundacional. Ella llegó en el año 2014 porque parte de su familia ya vivía allí. En su vida cotidiana se desplaza en bicicleta, salvo los días de lluvia que, al no poder salir con ese medio, debe recurrir al transporte público. La utilización de la bicicleta se produce por ser el medio “*más económico*” y “*más*

⁶ Sólo por nombrar algunos casos: “*generalmente voy para el centro y casi siempre hay mucho quilombo*” (Marcelo, Los Hornos); “*va hasta al centro*” (Fiorela, Los Hornos); “*es un caos el centro*” (Elisa, Los Hornos); “*en el centro trabajan [sus hijas]*” (Lucas, Los Hornos).

⁷ Algunos ejemplos de estos casos: “*yo trabajaba en La Plata*” (Camilo, City Bell); “*dejábamos cosas que no ibas a llevar a La Plata*” (Florencia, City Bell); “*eso pasa en La Plata también*” (Pedro, City Bell); “*La Plata ya está arruinada*”, “*no tengo que ir todos los días a La Plata*” (María, City Bell); “*no es tan lindo La Plata para pasear*” (Marcos, City Bell); “*yo soy nacido en La Plata y a los cinco años me fui a vivir a City Bell*” (Matías, City Bell); “*eso es lo que me gustaba de La Plata*” (Cristian, Los Hornos); “*nací en La Plata, 29 y 68*” (Rubén, Los Hornos).

rápido”, y la utiliza tanto para su trabajo, que se desarrolla *“más por el centro”*, como para ir a buscar a su hija al jardín. Cuando se tiene que desplazar en micro considera que hay *“varias alternativas”* y que *“no es muy complicado manejarse en ese sentido”*. Sin embargo, los días feriados *“pasan cada dos horas y tenés que tener mucha suerte”* y aunque reflexiona que *“igual eso [sucede] en todos lados”*, siente que en su barrio *“es peor”*. Esta percepción revela una frontera en la calidad del servicio que, aunque invisible en los mapas de recorridos, se hace tangible en la espera y en la incertidumbre.

Fiorela (29 años, empleada doméstica), hermana de Elisa, vive en el mismo barrio. Los recorridos los hace siempre *“en micro”*, lo que genera dificultades para ella y su familia, principalmente en horas pico. Relata que su hijo asiste a una escuela en el casco fundacional y bajo su percepción es *“re lejos”*. El mayor problema se produce por la mañana, cuando el micro *“pasa lleno, no te frena, [y] vos tenés que esperar otro micro. A partir de las 7 vienen colapsados los micros, y no te paran, llegan tarde al colegio”*. La parada de micro se revela como un *espacio transientes* (Jirón e Iturra, 2011) donde la frontera se materializa de manera abrupta: la espera se prolonga, el vehículo pasa, pero no se detiene, y los cuerpos quedan temporalmente excluidos de la movilidad. Además, cuenta que sus dos sobrinos van al jardín cerca del cementerio que, si bien no es mucha distancia, por la falta de conectividad, implica una compleja logística familiar. La falta de opciones escolares cercanas, con una única escuela disponible y *“colapsada”*, agrava la situación.

Por su parte, Lucas (54 años, albañil), padre de Elisa y Fiorela, fue el primero en establecerse dentro del barrio. Para él, salir del barrio está asociado *“a laburar”* y el desplazamiento cotidiano siempre lo realiza en micro, *“no importa a donde tenemos que ir”*. La relación que establece con la ciudad se describe principalmente desde la racionalidad laboral u ocasionalmente para el abastecimiento. Cuando necesitan realizar una compra considerable van *“a nini”*, un mayorista localizado en las zonas periféricas de la ciudad sobre el crecimiento norte de la ciudad. Para realizar los desplazamientos deben entablar interacciones con otros habitantes ya que, como *“el remis para la vuelta es caro”* y si optan por viajar en micro tienen *“que pagar dos o tres pasajes”* porque no hay ninguna línea directa, necesitan conseguir un vehículo de algún vecino o familiar. La necesidad de recurrir a redes de sociabilidad para superar la fragmentación del transporte público revela cómo las

fronteras en la conectividad no solo restringen, sino que también obligan a desarrollar tácticas de cooperación que, paradójicamente, refuerzan los lazos barriales.

Al igual que Elisa, Clara (55 años, empleada doméstica) utiliza la bicicleta para moverse por la ciudad. Vive en otro barrio popular de Los Hornos, a 5 kilómetros del centro. La bicicleta es el medio para realizar todas sus actividades fuera de la vivienda: su labor limpiando casas, llevar durante casi veinte cuadras a su hija menor al jardín que se localiza dentro de la delegación de San Carlos, el desplazamiento en caso de necesitar ir al hospital público en el casco fundacional. A pesar de reconocer que pasa mucho tiempo dentro de la casa, ante la pregunta sobre las actividades que realiza por fuera del barrio, ella afirma: *“no hago ninguna por fuera de la casa. Yo me quedo acá en mi casa, siempre hay algo por hacer”*. Esta afirmación se sustenta en su visión de los recorridos que realiza en el cotidiano, los cuales resume en *“de la casa al trabajo y del trabajo a la casa”*. Este achicamiento del mundo a un trayecto binario ilustra lo que Kaufmann et al. (2004) denominan *motilidad reducida*: la capacidad potencial de movimiento se ve constreñida no solo por la falta de acceso material, sino también por la interiorización de límites que terminan por naturalizar la exclusión de amplias zonas de la ciudad.

Dentro del mismo barrio, viven Marcelo (48 años, herrero) y Rocío (51 años, cocinera). Él trabaja desde su casa, por lo que afirma que sus movimientos en la ciudad son pocos: *“trabajo en casa y salgo a colocar las cosas de herrería”*. En cambio, Rocío tiene un emprendimiento además de dar *“clases de cocina los jueves”* en el mismo establecimiento educativo donde su hijo asiste, la escuela N°21 de Los Hornos, a más de diez cuadras de distancia de la vivienda. Este trayecto Rocío afirma que lo realiza *“en micro [y] si llueve en remis y volvemos caminando”*. Aunque reconocen que en el barrio hay una salita en 145 y 56 y la Unidad de Pronto Atención en 66 y 153, al igual que Clara, por cuestiones de salud la referencia pública es el Hospital San Juan de Dios, al cual asisten en remis o en el micro de línea que los deja a seis cuadras. La elección del hospital del casco, a pesar de contar con centros más cercanos, sugiere la existencia de una frontera en la calidad percibida: la distancia no es solo física, sino también simbólica, y opera como un imán que lleva a los habitantes a cruzar *umbrales* para acceder a servicios que consideran de mayor jerarquía.

La distancia de los barrios populares de Los Hornos hasta el casco fundacional y la ausencia de medios de transporte privados generan una dependencia estructural de los medios de

transporte masivos o de medios no motorizados, como la bicicleta. Para estos habitantes, el casco fundacional representa el principal espacio urbano de abastecimiento laboral, educacional y de salud de la vida cotidiana. Una vinculación que Segura (2010) definió, en el estudio de otro sector periférico de la ciudad, como *relación predominantemente instrumental* con el centro urbano. La escasa oferta del mercado de trabajo y servicios urbanos dentro de la propia periferia obliga a moverse, principalmente, hacia el casco fundacional, evidenciando la existencia de fronteras prácticas de movilidad. Pero ¿esto sucede para los habitantes del área central de Los Hornos? ¿Se produce de la misma manera? Aunque los habitantes del área central de Los Hornos presentan diversas situaciones, una constante sobre sus movimientos es el uso del automóvil como medio predilecto para los desplazamientos por la ciudad, lo cual transforma su experiencia periférica y desdibuja las fronteras de acceso. Para Agustín (63 años, constructor), un habitante de la zona central de Los Hornos que participa de diferentes instituciones locales, por su actividad en la construcción tiene que trasladarse cotidianamente a distintos puntos de la ciudad y su medio es el auto. Reconoce que por su actividad no suele “*salir a caminar, a pasear*”, y afirma: “*voy a hacer alguna compra, estaciono lo más cerca que puedo y hago lo que tengo que hacer y me voy*”, ya sea dentro de Los Hornos como en el centro. Esta lógica de eficiencia y encapsulamiento se repite en distintos habitantes.

Damián (58 años, empleado público) desarrolla su trabajo de lunes a viernes de 8 de la mañana a 4 de la tarde en el casco fundacional. Asegura: el trayecto lo “[*hago*] *en auto, todos los días, voy y vengo en mi vehículo*”. Al regresar a su vivienda, muchas de las actividades cotidianas también se organizan en torno al uso del automóvil: “*salir a hacer mandados*” ya que no hay supermercado cerca de la casa o “*llevar y traer a la nena de mi señora que hace sus actividades*”. Una circunstancia similar vive Álvaro (45 años, arquitecto). Reside en el mismo barrio y también trabaja en la administración pública dentro del casco fundacional. De igual manera, los días semana, cuando tiene que ir al ministerio, utiliza su auto particular para movilizarse. El automóvil, en estos casos, opera como un dispositivo que permite sortear fronteras: las distancias se acortan, los tiempos se reducen y la ciudad se vuelve más *porosa*. Pero también es un marcador de clase que distingue a quienes pueden permitírselo de quienes dependen del transporte público.

Una situación diferente a esta expresa Agustina (39 años, docente), quien desarrolla su actividad laboral en una escuela dentro de los límites de Los Hornos. Vivió toda su vida en la zona céntrica de Los Hornos, antes lo hacía a cinco cuadras de la locación actual. En los días laborales, por la mañana, relata: “*suelo corregir, actualizar planificaciones y hacer quehaceres domésticos además de ayudar a las niñas en sus tareas*”. Luego se dirigen caminando hacia la escuela con sus dos nenas. Y si bien esta forma de movilización es la utilizada para las actividades cercanas, para las tareas extraescolares de sus hijas, desarrolladas en el casco fundacional, las realizan en auto.

Esta situación se repite en los diversos relatos de los habitantes del área central de Los Hornos. El automóvil constituye uno de los principales medios de movilidad para las actividades cotidianas, permitiéndoles sortear las barreras que afectan a los barrios populares, comportándose como un mecanismo que suaviza o elimina la frontera. Asimismo, una situación que se reitera en todos los habitantes, sin depender de su condición socioeconómica, es la relación con el casco fundacional: para la mayoría de los residentes periféricos, funciona como suministro de ofertas laborales, educacionales y de salud. La cercanía de Los Hornos con el centro urbano produce esta relación instrumental. Sin embargo, ¿qué sucede cuando las distancias son mayores? ¿Continúa el casco fundacional siendo el lugar de abastecimiento u otros centros empiezan a cumplir ese rol?

Se *viaja* a City Bell para observar cómo se produce la movilidad allí. En una primera aproximación, la relación con el casco fundacional muestra mayor diversidad, por su capacidad de abastecimiento. Si bien la periferia norte es el sector que “opera con mayor interdependencia del casco fundacional”, presenta “una buena oferta de transporte masivo automotor y ferroviario, tanto por sus mejores densidades poblacionales como por su localización sobre las conectoras a la capital federal”. Sin embargo, se presenta un mayor uso del automóvil (Aón et al., 2017, p. 131). En otras palabras, es el sector urbano que mejores condiciones de conectividad con el casco fundacional tiene y, a su vez, la que presenta los niveles más altos de uso de medio de transporte privado, configurando una paradoja de la movilidad suburbana donde la alta disponibilidad de recursos genera una *frontera de elección*.

Un ejemplo de lo mencionado es María (63 años, arquitecta). Ella es arquitecta y en el año 2003 se mudó al límite entre City Bell y Gonnet. Relata que es agradable vivir allí, pero que

recién ahora *“lo puedo disfrutar más porque no tengo que ir todos los días a La Plata”*. Sus desplazamientos se realizan en auto y tienen que estar justificados: *“ahora me muevo poco porque doy clases los martes en la facultad y el otro trabajo es más que nada virtual”*. En cambio, si va a hacer compras a un comercio del barrio lo realiza a pie, revelando una vida localizada. La posibilidad de reducir los desplazamientos al centro es, en sí misma, un privilegio: implica que las fronteras que otros deben cruzar a diario para trabajar o estudiar pueden sortearse, convirtiendo a City Bell en un enclave de relativa autosuficiencia. Una situación similar se presenta en Camila (62 años, artista). Cuenta que fuera de City Bell va *“a trabajar a una escuela, a un instituto de formación y a la Facultad”* de forma regular y a *“reuniones, actos y eventos culturales”* de manera esporádica. Todas estas actividades que realiza en auto.

Esta condición también se le presenta a Matías (48 años, comerciante), quien vive en el centro de City Bell. Nació en La Plata y a los cinco años se mudó con su familia. Cuenta que sus días laborales arrancan a la mañana que lleva a sus hijas al colegio dentro de City Bell. La elección de la escuela se da *“no sólo por la conveniencia familiar sino también por una convivencia entre compañeros, las actividades sociales, cumpleaños”*, evidenciando el valor social del lugar y la creación de una frontera de pertenencia frente a *La Plata*. Luego, sus actividades comerciales se reparten entre City Bell, La Plata y Ciudad Autónoma de Buenos Aires y depende principalmente de su auto para realizarlas, materializando la bifurcación metropolitana. La elección de la escuela, fundamentada en la sociabilidad, muestra cómo en City Bell se construyen circuitos que tienden a cerrarse sobre sí mismos, creando barreras que protegen a los niños de la necesidad de *viajar* a diario al centro.

Una situación similar presenta Horacio (61 años, escultor), quien también vive en el centro de City Bell. Hasta el año 2017 desarrollaba sus actividades comerciales y artísticas en Capital Federal, entre La Matanza, Liniers y el centro de Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Relata que durante la semana *“muy temprano salía a trabajar allá y volvía tarde”* y los fines de semana *“iba a lo de mis parientes o mis hijos en Capital Federal”*. Bajo su percepción, City Bell era sólo un lugar para dormir, mientras que su pareja era quien *“estaba acá”*. Aunque ha vivido toda su vida en el mismo lugar, su rutina cotidiana se desarrollaba casi por completo fuera de los límites de la ciudad de La Plata, desdibujando la centralidad de la misma y erigiendo una frontera funcional que desconecta su residencia de su vida laboral.

Asimismo, se ilustra una forma de movilidad por elección: su circuito laboral se extendía hasta Buenos Aires, y City Bell funcionaba como dormitorio. Las fronteras que para otros son restrictivas, para él eran permeables gracias al auto y a la red ferroviaria.

Por su parte, Gustavo (61 años, periodista) narra una situación similar. Vive a una cuadra de Camino Centenario, con su pareja, y junto a su hijo. Trabaja en la parte de comunicación social dentro de una empresa y sus días laborales se dividen entre el trabajo en su casa y en las oficinas en Gonnet, a 25 cuadras. Relata que sus desplazamientos son en auto por un tema de seguridad de su equipo (computadora y cámara fotográfica) y por temas de salud. A su vez, cuenta que durante varios años estuvo trabajando en Buenos Aires, particularmente en medio del microcentro porteño. Los recuerdos de este tiempo están vinculados al hastío en relación a su cariño por la naturaleza: *“sufría mucho el estar en el medio de la ciudad”*, contrastando la densidad urbana con el refugio suburbano y estableciendo una frontera simbólica entre el caos de la ciudad y la paz de la periferia.

Por su parte, Sofía (24 años, estudiante universitaria) presenta otra dimensión. Para ella, en City Bell se usa mucho el auto dado que *“es difícil manejarte porque todo está muy lejos, no podés trabajar, a menos que trabajes en Cantilo⁸, como que es difícil que te manejes caminando”*. Por ejemplo, el colegio al que asistió se situaba en la delegación vecina de Gonnet, lo que produjo dificultad por la gran distancia. Narra que cuando tenía que asistir al colegio *“no podía llegar en un micro directo: si o si me tenía que tomar tres ni siquiera dos. Entonces estaba medio obligada a que me lleven en auto”*. La buena oferta de transporte masivo se produce hacia el casco fundacional y hacia Buenos Aires, pero cuando los traslados se realizan entre periferias, la situación es inversa. Así, la conectividad radial (centro-periferia) contrasta con la desconexión tangencial (periferia-periferia), generando una geografía de la movilidad que privilegia el acceso al núcleo urbano en detrimento de las relaciones laterales entre periferias.

Circuito excepcional: ir por la recreación

Las actividades recreativas suponen un momento en que la vida urbana se desplaza de la producción y reproducción de la vida al descanso, el ocio o la festividad. Por su carácter electivo, la recreación constituye un ámbito privilegiado para observar cómo las fronteras

⁸ Cantilo es la calle comercial dentro de City Bell.

urbanas operan no solo en la movilidad obligada (trabajo, estudio, salud), sino también en la dimensión lúdica de la existencia: qué lugares se eligen, cuáles se evitan, dónde se experimenta pertenencia y dónde ajenidad. En Los Hornos, las movilidades son diversas.

Para Elisa (32 años, empleada doméstica), dentro del barrio -popular- *“no hay ningún lugar para hacer un deporte recreativo o jugar en la plaza. No hay, no hay espacio verde”*. Esta carencia obliga a una movilidad forzada: aunque describe que *“es un caos el centro”*, los fines de semana van al Parque Castelli ya que *“es lo más cerca que queda”* y en bicicleta llegas en *“diez minutos”*. En sus elecciones, el casco fundacional es de preferencia sobre otros espacios de Los Hornos. En contraste, en referencia a un espacio verde de Los Hornos, el Parque Julio López, según Elisa, *“hay una feria, pero no podés estar, es otro ambiente, mucha gente, tenés que estar más atento”*, evidenciando cómo la inseguridad percibida actúa como un dispositivo de control que restringe el uso del espacio público inmediato.

Una mirada similar es la de Lucas (54 años, albañil). Relata que para las actividades de recreación *“salen del barrio”*, aunque *“acá hay una placita (...) frente a la cárcel de mujeres (...) pero de acá no se va nadie, ni se conocen ahí, es otro barrio”*. Al igual que la feria, la proximidad espacial no implica integración: la placita, a pesar de estar cerca, pertenece a *otro barrio*, marcando una frontera de carácter simbólico y social que los habitantes reconocen y respetan en su práctica cotidiana. Entre los desplazamientos que se realizan de periferia a periferia, afirma que *“tenemos en 66, en Los Hornos, la avenida, es la rambla. Y acá en 137, hay una placita”*. En cambio, en los movimientos de periferia a centro, el destino es el mismo que Elisa: *“tenés que ir al Castelli. A veces se juntan y se van a correr ahí. Por acá cerca no”*. Ir al Castelli confirma que, para los sectores populares, el centro sigue siendo la referencia recreativa, a pesar de las incomodidades que pueda implicar.

Para Rocío (51 años, cocinera), el momento de recreación también implica salir del barrio. Ella y su hijo disfrutan de *“salir a pasear, a caminar, a la plaza, o a algún festival”*. Sin embargo, cuando van al Parque Julio López en 66 y 151, aunque esté dentro de Los Hornos, pero fuera de su barrio, expresa un profundo sentimiento de desarraigo simbólico: *“es como que no es tuyo, no siento que pertenezco a ese lugar por la gente que está, que no conoces o te miran como que no sos de ahí”*. La mirada del otro opera aquí como un mecanismo de demarcación silencioso pero efectivo, que actualiza lo que Silva (2006) denomina *fronteras simbólicas*: límites que no están en el espacio físico, sino en las clasificaciones sociales que

los habitantes proyectan sobre el espacio. Estas actividades se desarrollan casi siempre los fines de semana porque de lunes a viernes *“te olvidas que de repente [mi hijo] quiere salir a jugar”*.

Por su parte, Agustina (39 años, docente), aunque habitante de la zona céntrica de Los Hornos, comparte una percepción similar sobre la situación de los espacios verdes. Para ella, los domingos es el día de recreación cuando cambia la rutina y *“uno tiende a hacer otra actividad y no va a elegir ir a una plaza de acá”*, debido al *“estado en que están las plazas”* y a *“la inseguridad”*. Por eso, prefiere dirigirse a las plazas del casco fundacional, pero a diferencia del Parque Castelli, van a la Plaza Moreno o la Plaza Malvinas, sintiendo por esta última mayor seguridad. En la relación entre recreación e inseguridad, Agustina ilustra la situación al visitar a su padre en Los Hornos: *“en el horario de las 7 [de la tarde] mi hermano ya se quería ir. En ese momento, todos decidimos irnos, por más que yo me quería quedar media hora más”*. La frontera temporal de la noche refuerza la frontera social del barrio.

Si anteriormente los habitantes de los barrios populares de Los Hornos afirmaron que asisten al casco fundacional para la recreación, los habitantes de la zona central de Los Hornos, también lo hacen, pero no tienen el mismo punto de llegada. Al dirigirse en auto, franja de autonomía que poseen, los habitantes cuentan que los espacios verdes que visitan dentro del casco fundacional son céntricos (Plaza Moreno o Plaza Malvinas). La disponibilidad de automóvil amplía el rango de elección y permite acceder con mayor facilidad a espacios urbanos más valorizados. La diferenciación dentro de Los Hornos entre barrios centrales -de clase media- y barrios periféricos -populares- se traslada a los lugares que utilizan del casco fundacional, reproduciendo dentro de la ciudad consolidada las jerarquías sociales en el espacio del ocio.

Damián (58 años, empleado público), también de la zona central, aprovecha los fines de semana para reunirse con amigos o con la familia, *“generalmente sábado a la noche o domingo al mediodía”*. Para estos eventos, los mandados los suele hacer caminando dentro del barrio: *“tengo una panadería cerca, tengo una carnicería medianamente cerca así que eso lo hago durante el transcurso del día y lo hago caminando”*. Para Damián, en el espacio público se pone en juego la seguridad y el hecho de realizar las compras a pie *“no quiere decir que uno cuando sale no ande atento al tema de las motos”*. La percepción de

inseguridad aparece nuevamente como un elemento que condiciona las formas de uso del espacio público, incluso en desplazamientos cotidianos de corta distancia.

El análisis se desplaza ahora hacia City Bell, donde la lógica de la recreación se invierte: de la salida forzada se pasa a la contención voluntaria. A diferencia de Los Hornos, existen espacios verdes⁹ -algunos de uso público- de gran tamaño que funcionan como lugares de recreación. Esta disponibilidad de espacios recreativos intra-periféricos es en sí misma un marcador de desigualdad: mientras los habitantes de Los Hornos deben *ir* al centro para acceder a espacios verdes de calidad, los de City Bell pueden permanecer en su lugar, ejerciendo lo que se podría denominar el *privilegio de la quietud* recreativa.

María (63 años, arquitecta), por ejemplo, aunque asegura que le *“gusta estar en casa”*, también tiene como actividad predilecta caminar: *“me gusta mucho caminar por las calles de este barrio”* como también *“me gusta mucho la República de los Niños, lo paso bien ahí, salgo a caminar”*. Sin embargo, recuerda con nostalgia que le *“encantaba salir a caminar por el arroyo que está pegado al batallón, pero [ahora] lo han ido tomando las casas y ya no podés caminar por el borde del arroyo”*. La privatización urbana representa una frontera que se cierra: un espacio que antes era de uso público se convierte en privado, alterando las posibilidades de recreación y generando una experiencia de pérdida. Gustavo (61 años, periodista), por su lado, también busca la naturaleza, pero se desplaza hacia *“el río, en la costa de Punta Lara”* o hacia *“la zona de ruta 36, ruta 2 a buscar un poco de verde”*. Su movilidad recreativa no está motivada por la ausencia de espacios cercanos, sino por la búsqueda de una calidad ambiental específica que su barrio no ofrece, pero que puede alcanzar gracias al auto.

Matías (48 años, comerciante), por su lado, señala que su vida social se da dentro de la periferia norte dado que no tiene *“mucha vida social fuera de City Bell, porque la mayoría de la gente [conocida] está viviendo en aquella zona: City Bell, Villa Elisa, Gonnet”*. Los fines de semana, si no tiene compromisos laborales, suele quedarse en City Bell y aprovechar para estar dentro de la tranquilidad del lugar. Relata que sus hermanos y amigos trabajan en City Bell¹⁰, como su pareja que *“tiene un local de ropa sobre Cantilo”*, quienes

⁹ Como afirma José sobre City Bell se constituyó un eje que enhebra grandes espacios verdes: “el Parque Ecológico, el Batallón, la actividad pública privada de los clubes de rugby, de hockey, la República de los Niños, (...) y al norte ya en Berazategui como un gran espacio medioambiental el Parque Pereyra”.

¹⁰ Según Matías, esta situación se vio acrecentada luego de la pandemia de COVID-19 a partir de las modificaciones en el mundo del trabajo que permitió el llamado “trabajo remoto” o “home office”.

“directamente ni salen de City Bell, salvo algún día puntual”. Este encierro voluntario en los límites de la periferia norte revela una frontera de clase operando de manera inversa a la de Los Hornos: allí, la frontera excluye y obliga a salir; aquí, la frontera protege y permite quedarse. La gente de *“30, 40 años que se fue a vivir a City Bell”*, según Matías, *“está buscando no tener que moverse”*. La quietud, imposible para los sectores populares, se convierte aquí en un ideal alcanzable.

Por último, Sofía (24 años, estudiante) aporta una mirada generacional. Recuerda que, en su adolescencia, Cantilo era el lugar al que se dirigían los jóvenes que no podían ir al centro de La Plata en micro. Bajo su perspectiva, la imposibilidad del movimiento, juntamente con el desarrollo del centro comercial, fue lo que generó prácticas similares dentro de City Bell: *“era medio como lo que pasaba o pasa, de ir al centro”*, en referencia al casco fundacional. Este fenómeno muestra cómo las fronteras en la movilidad (la dificultad de acceder al centro) pueden, paradójicamente, fortalecer los circuitos intra-periféricos, generando centralidades alternativas que, aunque no reemplazan al casco fundacional, ofrecen una opción para quienes no pueden o no quieren *viajar*.

Volver: al propio lugar

La vuelta al hogar constituye una experiencia liminar dentro del circuito cotidiano, en tanto supone el tránsito entre escalas urbanas diferenciadas y entre regímenes espaciales contrastantes. Más que un simple desplazamiento final, este momento del recorrido implica un pasaje entre lo metropolitano y lo local (Duhau y Giglia, 2008), movimiento que suele desarrollarse desde el casco fundacional hacia el barrio y finalmente hacia el hogar. En este tránsito se produce una reconfiguración perceptiva del espacio urbano, ya que el retorno permite contrastar los distintos ámbitos practicados durante el día. El regreso no sólo implica volver a un lugar conocido, sino también reactualizar las fronteras que organizan la experiencia urbana, estableciendo comparaciones entre el centro y las periferias en términos de ritmos, densidades y formas de habitar.

La llegada a City Bell es relatada por sus habitantes como un hecho anhelado, casi como el cruce de un umbral que separa dos mundos cualitativamente distintos. Según Matías (48 años, comerciante), La Plata es una ciudad que va *“a otro ritmo, a otra velocidad donde te pasan por arriba”*, mientras que City Bell aparece como un espacio donde el tiempo cotidiano

parece desacelerarse. La diferenciación temporal se refleja en las diversas formas de movilidad: en La Plata “*agarro el auto*” o “*me tomo un taxi*” porque el desplazamiento se inscribe en una “*vorágine de laburo y tiempo*”, además de que caminar “*el centro no es lindo*”. En contraste, en City Bell “*no te tomas un taxi ni en pedo por ocho o diez cuadras*” dado que te invita a caminar: “*City Bell te lo camino, te lo camino con placer*”. La frontera entre ambos espacios se experimenta así no sólo como una distancia geográfica, sino como una transición sensible entre diferentes atmósferas urbanas. En este sentido, Matías también subraya la diferencia sonora: mientras que en La Plata “*no para de pasar el micro*”, en City Bell te encontrás con “*el ruido de los árboles, te ladra un perro, te canta un pájaro*”.

María (63 años, arquitecta) comparte esta experiencia de descompresión espacial. Relata que actualmente sólo debe desplazarse una vez por semana hacia el centro de la ciudad, lo cual representa una reducción significativa de la exposición a la centralidad urbana, especialmente en comparación con la rutina diaria que tenía “*cuando trabajaba todos los días en La Plata*”. En ese entonces, recuerda que al regresar “*llegaba a mi casa y llegas*”. La frase condensa el sentido del retorno como un reencuentro con un espacio de refugio, donde el cuerpo abandona la intensidad urbana experimentada en el centro. El ingreso al barrio aparece asociado al ideal de una vida suburbana, lo cual implica también un cambio en la forma de percibir el entorno: “*ver el verde, ir por una calle arbolada y disfrutar del perfume o de las flores*”. En ambos relatos, en la transición desde “*La Plata*” hasta City Bell opera como una frontera espaciotemporal marcada por la búsqueda de tranquilidad, reforzando la idea de una periferia asociada a valores residenciales y paisajísticos.

En Los Hornos, la experiencia del retorno presenta matices distintos. Llegar al barrio -al lugar conocido- proporciona una sensación de estabilidad en comparación con el casco fundacional. Según algunos habitantes, especialmente aquellos que residen en barrios populares, el casco fundacional es relatado desde su dimensión conflictiva: “*casi siempre hay mucho quilombo*” (Marcelo, 48 años, herrero). Esta percepción se vincula tanto con la inseguridad como con la mayor densidad de movimientos -vehículos y personas- que caracteriza al casco fundacional. El retorno aquí opera como un repliegue hacia lo familiar, pero no necesariamente exento de tensiones. Elisa (32 años, empleada doméstica), por ejemplo, describe un incidente que ilustra su sensación de inseguridad en el casco fundacional:

yo estaba caminando [por el centro] y me habló un conocido de mi hermana desde el auto, y yo estaba re shockeada, a la defensiva y me fui. Después otro día me encontré y me dijo: ¿Qué pasó el otro día? Te hablé en el centro y te fuiste. Le dije: te juro que me asuste, no estoy acostumbrada a que me hablen desde un auto.

El relato muestra cómo ciertas prácticas urbanas consideradas ordinarias en el centro pueden resultar disruptivas para quienes no están habituados a ese entorno, revelando así la existencia de fronteras experienciales entre distintos territorios de la ciudad. Aunque se esperaría que esta sensación disminuya a medida que se acerca al hogar, no siempre es así. De hecho, es la propia Elisa la que afirma: “*A mí me da lo mismo salir acá de mi casa que salir allá en el centro*”. Esta experiencia revela que las fronteras pueden *interiorizarse* (Benedetti, 2023) hasta el punto de desanclarse de los lugares: el miedo ya no es una propiedad del centro o del barrio, sino una disposición corporal que la habitante lleva consigo a donde quiera que vaya, erosionando la distinción entre el adentro y el afuera.

En este sentido, si se toma en cuenta lo relatado con anterioridad por otros habitantes, en algunos casos, la inseguridad se percibe desde un sentimiento *aespacial*, o, en otras palabras, la sensación de miedo puede estar presente en diversos espacios urbanos. La inseguridad, más que una condición objetiva, parece funcionar como una vivencia difusa y persistente que altera la forma en que los habitantes se apropian y significan diferencialmente la ciudad: mientras que en City Bell la frontera que separa el barrio del centro opera como un umbral protector que, una vez cruzado, restituye la calma, en Los Hornos la inseguridad parece traspasar ese límite y continúa presente en la vida cotidiana del barrio, tanto en la zona central como en los barrios populares (Chediak, 2025).

Conclusiones

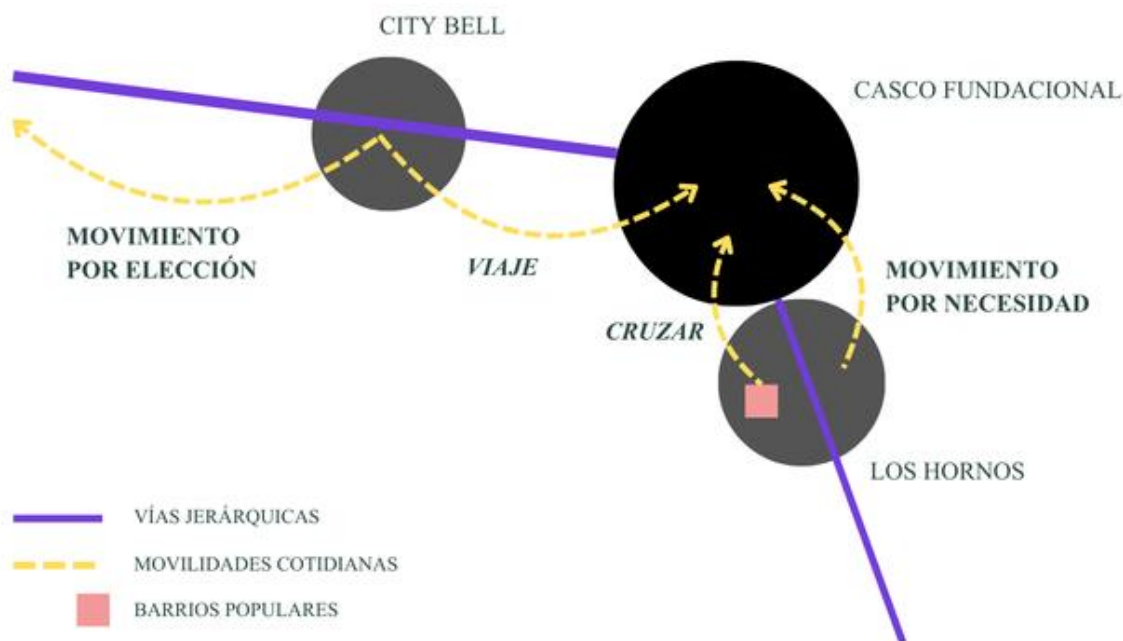
A lo largo del trabajo, las prácticas de movilidad y las periferias se relacionaron de manera particular: el movimiento emergió como una dimensión analítica central para comprender cómo se vive, se percibe y se produce la ciudad desde sus periferias. En este sentido, la investigación no se situó en lo periférico ni tampoco entre lo periférico; por el contrario, se abordó *desde* lo periférico: una perspectiva que permite reconstruir las relaciones entre lo urbano y lo social a partir de una posición situada en la estructura urbana. El movimiento

permitió visibilizar diferencias y desigualdades en las formas de habitar, configuradas tanto por la localización geográfica como por las capacidades materiales, simbólicas y prácticas de desplazamiento dentro del espacio urbano.

El análisis ha permitido sistematizar una tipología de fronteras que estructuran la experiencia periférica y organizan los circuitos de movilidad cotidiana. En primer lugar, *fronteras materializadas*, vinculadas a infraestructuras urbanas que operan como un umbral de fricción física -caso de la Avenida Circunvalación- y condicionan el acceso a la centralidad. En segundo lugar, *fronteras simbólicas*, que operan a nivel de las representaciones y clasificaciones cotidianas del espacio, visibles en distinciones como la oposición entre *ir al centro* e *ir a La Plata*, así como en la percepción de extranjería en entornos cercanos. En tercer lugar, *fronteras infraestructurales*, asociadas a la desconexión funcional entre delegaciones que obliga a invertir recursos adicionales para desplazamientos laterales. Finalmente, se reconocen *fronteras interiorizadas*, vinculadas a experiencias subjetivas como la inseguridad, que condicionan las formas de recorrer y apropiarse de la ciudad. Estos cuatro tipos de fronteras no operan de manera aislada, sino que se refuerzan mutuamente en la producción de circuitos, configurando lo que se podría denominar *regímenes de (in)movilidad* que distribuyen diferencialmente las oportunidades de apropiación urbana.

Estas fronteras se articulan en la configuración de *circuitos desiguales*, como se observa en la Figura 2. Mientras que los habitantes de Los Hornos mantienen una relación predominantemente instrumental con el centro -movilizándose por trabajo, educación, salud y recreación-, en City Bell la conexión con el casco fundacional se encuentra desdibujada por la bifurcación hacia Buenos Aires y por la capacidad de construir circuitos más autocentrados. Para los habitantes de City Bell, ir hacia La Plata o hacia Buenos Aires tiene el mismo significado: *viajar*. En contraste, para los habitantes de Los Hornos, ir al casco fundacional implica *cruzar* la Avenida Circunvalación. La frontera es practicada y significada de manera diferencial: mientras en Los Hornos el *umbral* encarna la relación misma con la ciudad, en City Bell parece disolverse ante la posibilidad de elegir entre múltiples destinos y modos de desplazamiento.

Figura 2. Esquema síntesis de las fronteras y circuitos desiguales en las periferias.



Fuente: Elaboración propia, 2026.

Esta capacidad diferencial de gestionar las fronteras emerge como una dimensión central de la desigualdad urbana. La obligación de moverse hacia el centro, frente a la posibilidad de permanecer en la periferia que tienen otros grupos sociales, constituye una primera gran frontera: la que separa a quienes pueden elegir la quietud de quienes están forzados al desplazamiento cotidiano. Para estos últimos, el movimiento se asocia a la reproducción de la vida; para los primeros, la quietud se convierte en un privilegio de clase. El análisis de la movilidad recreativa y del momento del retorno profundiza este fenómeno. En la recreación, las elecciones de los habitantes expresan con claridad sus constricciones: mientras los sectores populares deben desplazarse al centro para acceder a espacios verdes de calidad, los sectores medios pueden permanecer o elegir destinos que requieren automóvil.

En resumen, el movimiento tiene características distintas según la posición social. Para los habitantes de barrios populares, el movimiento está asociado a la reproducción de la vida cotidiana y se experimenta como necesidad; para los sectores medios, la posibilidad de elegir la quietud -o de moverse selectivamente- se convierte en un privilegio. Como advierte Bauman (2005), el movimiento que para algunos fue privilegio y elección se ha convertido para muchos en imposición agotadora. Se concluye entonces que la movilidad no sólo fatiga cuerpos, sino que también profundiza las desigualdades urbanas al inscribirse en un

entramado de circuitos y fronteras que distribuyen diferencialmente las posibilidades de habitar, recorrer y, en última instancia, pertenecer a la ciudad.

Bibliografía

Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: Mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *Eure*, 38(114), 35–69. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>

Aón, L. C., Giglio, M. L. y Cola, C. A. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata. *Revista Transporte y Territorio*, 0(17), 117–144. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3870>

Bauman, Z. (2005). *Identidad*. Losada.

Benedetti, A. (2023). Palabras clave para el estudio de las fronteras. TeseoPress.

Bourdieu, P. (2007). Efectos de lugar. In P. Bourdieu (Ed.), *La miseria del mundo* (pp. 119–124). Fondo de Cultura Económica.

Cortizo, D., Rodríguez Tarducci, R. y Frediani, J. C. (2021). Periferias dispersas: expansión urbana en la ciudad de La Plata en una década (periodo 2010-2020). *Estudios Socioterritoriales: Revista de Geografía*, 30.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>

Curtit, G. (2003). *Ciudad, gestión local y nuevos desafíos ambientales. Reflexiones a las políticas neoliberales y sus efectos sobre nuestros territorios*. Espacio Editorial.

de Certeau, M. (1996). La invención de lo cotidiano. Artes de hacer. Universidad Iberoamericana.

Delgado, M. (1999). *El animal público*. Editorial Anagrama.

Di Virgilio, M. M. (2021). Desigualdades, hábitat y vivienda en América Latina. *Nueva Sociedad*, 293, 1–16.

Duhau, E. y Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. Siglo XXI.

Giglia, Á. (2012). *El habitar y la cultura*. Siglo XXI.

Hiernaux, D. y Lindón, A. (2004). La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. *Papeles de Población*, 10(42), 101–123.

Imilan, W., Jirón, P. y Iturra, L. (2015). Más allá del barrio : Habitar Santiago en la movilidad

cotidiana. Beyond the neighborhood: Living Santiago in everyday mobility. *Revista Antropologías Del Sur*, 3, 87–103.

Ingold, T. (2012). *Ambientes para la vida. Conversaciones sobre humanidad, conocimiento y antropología*. Universidad de la República.

Ingold, T. (2015). Contra el espacio: lugar, movimiento, conocimiento. *Mundos Plurales - Revista Latinoamericana de Políticas y Acción Pública*, 2(2), 9–26. <https://doi.org/10.17141/mundosplurales.2.2015.1982>

Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana. In M. Tironi Rodó & F. Pérez Oyarzun (Eds.), *SCL: Espacios, prácticas y cultura urbana* (pp. 176–189). Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Chile.

Jirón, P. y Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Revista Arquitecturas Del Sur*, 39, 44–57.

Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 74(56), 53–74. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000300004>

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

Lindón, A. (2020). La periferia: fragmentos inestables de la ciudad vivida. *Perspectiva Geográfica*, 25(2), 15–33. <https://doi.org/10.19053/01233769.10548>

Lódola, A. y Brigo, R. (2011). *Diagnóstico Socioeconómico De La Plata Y Sus Centros Comunes*.

Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili.

Magnani, J. G. C. (2014). Circuito: propuesta de delimitación de la categoría. *Ponto Urbe*, 15, 0–14. <https://doi.org/10.4000/pontourbe.2047>

Magnani, J. G. C. (2018). Antropología urbana en Brasil: de la periferia al centro. *Investiga Territorios*, 7, 9–28.

Ravella, O. y Giacobbe, N. (2005). Tendencias y rupturas en la expansión urbana: relaciones entre movilidad y los procesos de globalización. *Estudios Del Hábitat*, 2(8), 19–34.

Reygadas, L. (2004). Las redes de la desigualdad: un enfoque multidimensional. Política y

Cultura, 20, 7–25.

Segura, R. (2010). *Representar. Habitar. Transitar. Una antropología de la experiencia urbana en la ciudad de La Plata*. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Segura, R. (2015). *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana* (1ra ed.). Universidad Nacional de General San Martín.

Sheller, M. y Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10–25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

Silva, A. (2006). *Imaginarios urbanos*. Arango.

Stavrides, S. (2016). *Hacia la ciudad de umbrales*. Ediciones Akal. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612018000100281>

Vallejo, G. G. (2000). De los Apeninos a La Plata. Los italianos en la construcción de la “nueva capital.” *Anuario Del Instituto de Historia Argentina*, 1, 153–173.

Vignoli, J. R. (2008). Movilidad cotidiana , desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *Revista Eure*, XXXIV(103), 49–72.

Declaração de conflito de interesse

O autor declara que não há conflito de interesse.

Declaração de disponibilidade de dados da pesquisa

Todo o conjunto de dados de apoio aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.

Declaração de uso de Inteligência Artificial:

Não houve utilização de ferramentas de Inteligência Artificial.

Este preprint fue presentado bajo las siguientes condiciones:

- Los autores declaran que se obtuvieron los términos necesarios del consentimiento libre e informado de los participantes o pacientes en la investigación y se describen en el manuscrito, cuando corresponde.
- Los autores declaran que la preparación del manuscrito siguió las normas éticas de comunicación científica.
- Los autores declaran que son conscientes de que son los únicos responsables del contenido del preprint y que el depósito en SciELO Preprints no significa ningún compromiso por parte de SciELO, excepto su preservación y difusión.
- Los autores declaran que los datos, las aplicaciones y otros contenidos subyacentes al manuscrito están referenciados.
- El manuscrito depositado está en formato PDF.
- Los autores declaran que la investigación que dio origen al manuscrito siguió buenas prácticas éticas y que las aprobaciones necesarias de los comités de ética de investigación, cuando corresponda, se describen en el manuscrito.
- Los autores declaran que una vez que un manuscrito es postado en el servidor SciELO Preprints, sólo puede ser retirado mediante solicitud a la Secretaría Editorial deSciELO Preprints, que publicará un aviso de retracción en su lugar.
- Los autores aceptan que el manuscrito aprobado esté disponible bajo licencia [Creative Commons CC-BY](#).
- El autor que presenta el manuscrito declara que las contribuciones de todos los autores y la declaración de conflicto de intereses se incluyen explícitamente y en secciones específicas del manuscrito.
- Los autores declaran que el manuscrito no fue depositado y/o previamente puesto a disposición en otro servidor de preprints o publicado en una revista.
- Si el manuscrito está siendo evaluado o siendo preparando para su publicación pero aún no ha sido publicado por una revista, los autores declaran que han recibido autorización de la revista para hacer este depósito.
- El autor que envía el manuscrito declara que todos los autores del mismo están de acuerdo con el envío a SciELO Preprints.