

Movilidad cotidiana en pandemia. Prácticas y percepciones del transporte público en Buenos Aires

Maximiliano Augusto Velázquez y Dhan Zunino Singh*

RESUMEN: La pandemia del COVID-19 ha alterado el modo de practicar, percibir y gestionar la movilidad urbana. La llamada “nueva normalidad” consiste en cambios en los modos de transporte debido a la restricción del uso del transporte público, impulsando el uso de modos privados y movilidad activa. El transporte público concebido como espacio peligroso de alto contagio sufre no solo la merma de pasajeros, sino que quienes siguen usándolo deben incorporar prácticas sanitarias de cuidado modificando la experiencia de movilidad. Este artículo indaga dichas modificaciones para la gestión de la movilidad y para el uso del transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires a través de un análisis de las políticas de movilidad y una encuesta *online* sobre prácticas de cuidado. Se observa que rápidamente éstas fueron incorporadas por los pasajeros, aceptando las medidas de distanciamiento, aunque perdura una alta sensación de temor al contagio.

Palabras clave: movilidad, COVID-19, Buenos Aires

ABSTRACT: The COVID-19 pandemic has disrupted the ways of practicing, perceiving and managing urban mobility. The so-called “new normality” involves changes in modes of transport

due to restrictions of public transport, encouraging the use of private modes and active mobility. Public transport, conceived as a dangerous space for infection, undergoes not only a decrease of passengers but those who keep using it must incorporate sanitary care practices modifying their mobility experience. This article explores the changes for managing mobility and using public transport in the Metropolitan Area of Buenos Aires by analysing mobility policies and through an *online* survey about care practices. It observes that passengers quickly incorporated those practices, agreeing with social distancing, although there was a significant feeling of fear of infection.

Keywords: mobility, COVID-19, Buenos Aires

1. Introducción

Una de las principales formas de movilidad cotidiana a escala global, como el transporte aerocomercial de pasajeros, permitió que un virus localizado en una provincia china se convirtiera en una pandemia mundial en muy poco tiempo, afectando a su vez a la movilidad cotidiana en las ciudades. Sea a escala internacional, nacional, regional o urbana, la movilidad se vio fuertemente restringida, desde la cancelación de vuelos y cierres de fronteras a la movilidad urbana de una minoría “esencial” (trabajadores de la salud, de seguridad, ciertas actividades económicas y de servicios, funcionarios del Estado). Además de las restricciones, en las ciudades la movilidad se vio modificada en la forma en que se lleva a cabo o de ser practicada, a través de permisos especiales, cambiando de modo (hacia un uso preferente del transporte privado) y, para quienes continuaron usando el transporte público a través de prácticas de cuidado y distanciamiento físico.

El siguiente artículo indaga sobre los cambios en la movilidad cotidiana en el transporte público a partir de la cuarentena implementada en Argentina en marzo de 2020 (conocida como ASPO, Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio). En particular, analizaremos la movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires -región urbana que concentra casi un

tercio de la población total del país y que durante los meses de marzo a agosto acumuló casi el 80% de los contagios de COVID-19 a nivel nacional. Es en esta área, además, donde el uso del transporte público es alto, los diferentes modos (tren, subterráneo y buses) conforman una amplia red metropolitana uniendo vastas distancias y atravesando diferentes jurisdicciones entre la Ciudad de Buenos Aires (CABA) y la Provincia de Buenos Aires (PBA).

El estudio se basó en una encuesta *online*¹ (un cuestionario autoadministrado con preguntas cerradas) y en un análisis de los temas acerca de la movilidad en pandemia en los debates y foros de expertos en transporte y urbanismo. En este artículo reconstruiremos, primero, los principales asuntos de la “nueva” agenda de la movilidad urbana, que oscila entre cómo gestionar la ciudad y el transporte en tiempos de “nueva normalidad”, pero también algunos criterios que se discuten para la post-pandemia. Segundo, a una escala micro, introduciremos algunas nociones teóricas acerca de la movilidad urbana como práctica cotidiana para, luego, presentar los resultados de nuestra encuesta que buscó dar cuenta de los cambios en las formas de viajar a partir de la implementación de medidas de corte sanitario para el cuidado y el distanciamiento en el transporte público.

El interés por conocer estas modificaciones en las prácticas cotidianas se derivó, por un lado, en la intención de dar una respuesta rápida a un problema nuevo desde las Ciencias Sociales, en el marco de nuestra inserción en el Sistema Nacional de Ciencia y Técnica. Es decir, generar una herramienta como la encuesta *online* a través de redes sociales que, en términos estadísticos, tiene sus limitaciones y sesgos, pero que a la vez permitió tener un panorama de manera rápida sobre los cambios que imponía las circunstancias y, especialmente, una aproximación a la experiencia del viaje cotidiano de los pasajeros en un contexto de nuestra propia movilidad, como investigadores, se encontraba restringida al no ser trabajadores esenciales o con permiso de circulación. Por otro, lado, el estudio se enmarca en un proyecto PICT² iniciado en 2019 cuyo objetivo principal, justamente, es analizar modificaciones en las prácticas de

¹ El estudio se realizó en conjunto con Verónica Pérez (CONICET, UBA, UNSAM) y Candela Hernández (CONICET, UBA).

² PICT 2017-1880 “Pasajeros, conductores, ciclistas y peatones. La producción de sujetos y prácticas de movilidad en Argentina desde el siglo XX”, Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (ANPCyT)

movilidad (ya sea como peatón, ciclista, conductor y pasajero) a partir de diferentes eventos como, por ejemplo, el cambio de mano de circulación en 1945, o innovaciones tecnológicas tanto en la aviación comercial como en el transporte público (el sistema de pago, por ejemplo), o nuevas infraestructuras como ciclovías o carriles exclusivos de autobuses. El proyecto observa los modos de hacer que tenemos incorporados y esos momentos de (re)aprendizaje de prácticas que con el tiempo conforman un nuevo cotidiano.

El COVID-19, y especialmente las medidas para enfrentarlo, se presentaron como un evento “ideal” que generaba transformaciones en lo cotidiano, particularmente en los modos de circular por la ciudad y en el uso del transporte público: limitación del número de pasajeros, permisos para viajar, tomar distancia de otras personas, viajar con mascarilla, limpiarse las manos, etc. También, genera cambios en los modos de pensar y gestionar esa movilidad cotidiana: repensar la densidad, el transporte masivo, la movilidad activa. Estos cambios pueden generar nuevos sentidos y representaciones sobre la movilidad, y la ciudad en general, sobre el espacio público y la interacción con los otros y, en particular, sobre el transporte público: espacio de la esfera pública que físicamente se presenta como un lugar cerrado y de aglomeración propicio para el contagio de un virus como el del COVID-19. En consecuencia, nuestro argumento, es que puede generarse una representación del transporte público como peligroso modificando la percepción de este tipo de viaje. En este contexto, la encuesta también buscó dar cuenta de las percepciones sobre el riesgo al contagio en el transporte público y las opiniones respecto a las medidas implementadas.

2. El impacto en el transporte público urbano

Al comenzar la pandemia se atribuyó al uso del transporte público como un vector potencial de contagio del virus atento a que las personas eran confinadas a un espacio limitado dado por el propio vehículo que los transporta, donde no es posible controlar la identificación de personas con síntomas (o asintomáticas pero portantes), y con múltiples superficies (asientos, pasamanos, validadoras, entre otras) que el pasaje debe utilizar en la práctica del viaje. El riesgo inicialmente se estimó muy alto generando una serie de recomendaciones epidemiológicas a los gobiernos para la

restricción de su uso a escala global. Adicionalmente, y como medidas concretas para evitar contagios, las ciudades idearon diferentes protocolos para ordenar las exposiciones de los ciudadanos en la práctica cotidiana de moverse en los entornos urbanos.

Como mencionamos en la introducción, en el AMBA se decretaron las medidas ASPO que fueron generando una serie de disposiciones y regulaciones para autorizar la circulación a cargo de los gobiernos locales. Inicialmente los sujetos incluidos en dichos permisos (Decreto 297/2020 del 19 de marzo de 2020) fueron los trabajadores de actividades esenciales, la atención de salud y los relativos al cuidado a otras personas, aunque con el pasar de los meses se fueron incorporando más actividades y modalidades (véase por ejemplo el Decreto 714/2020 del 20 de agosto de 2020).

Hacia el 1° de junio del 2020 se instrumentó una plataforma informática para solicitar los permisos de circulación en todo el país, en vinculación con la aplicación para teléfonos celulares “CuidAR COVID-19” (creada por Decisión Administrativa 432/2020 del Ministerio de Salud de la Nación y lanzada el 27 de abril de 2020), regulando todas las formas habilitada para circular en pandemia: no solo para los trabajadores esenciales sino para todos aquellos que por alguna razón deban efectuar algún movimiento. Asociados a los datos del solicitante se debe incorporar las patentes de los vehículos propios utilizados y el número de la tarjeta de pago del transporte público del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). El uso de los vehículos privados fue alentado desde discursos oficiales con el argumento del cumplimiento del aislamiento en el interior del habitáculo. Se generaron disposiciones especiales para reforzar dicha promoción como la suspensión en la CABA de restricciones al estacionamiento en avenidas y espacios céntricos, o el cobro de peajes de acceso y de tasas de estacionamiento en espacios públicos.

Los controles a la circulación y las restricciones al uso del transporte público conformaron un escenario complejo al cual nos acercamos con la encuesta *on line*, particularmente para disponer de un primer abordaje a las modificaciones de las prácticas de movilidad. Dichas “nuevas prácticas” fueron implementadas en un tiempo excepcionalmente corto a partir de los múltiples compendios de recomendaciones respecto del transporte público, los entornos urbanos y la vida cotidiana tanto a escala planetarias como latinoamericana producidos a raíz del COVID-19 (TUMI, 2020; UITP, 2020, GIZ, 2020; SAGE, 2020). Las mismas se basan en dos líneas de acción: la prevención de contagios en el uso del transporte público; y la

continuidad de los sistemas públicos de transporte. Los emergentes de políticas de línea de acción para la prevención de contagios en el uso del transporte público se articulan principalmente en torno a dos cuestiones: los elementos de protección personal y las políticas de higienización y limpieza

Los tapabocas, barbijos y mascarillas son algunos de los elementos de protección personal que se recomienda vinculado al respeto prudencial del distanciamiento social. En el AMBA la reglamentación del uso de tapabocas se instrumentó mediante de resolución RESFC-2020-15-GCABA-MJGGC del Ministerio de Salud de la CABA con vigencia a partir del 15 de abril de 2020, mientras que para la PBA se hizo efectiva mediante el decreto 255/2020 con vigencia partir del 20 de abril de 2020. El uso de mascarillas faciales para personas asintomáticas o con síntomas leves como medida de contención de virus ha sido un tema polémico, particularmente durante los primeros meses de la pandemia de COVID-19 (Greenhalgh et al. 2020; Javid, Weekes, and Matheson 2020, Chu et. Al., 2020), hoy está plenamente aceptado en gran parte de los protocolos del transporte público, aunque se discute si debe ser obligatorio o no en el caso del automóvil, la moto, la bici y la micromovilidad privada. En el primero de los casos porque se argumenta que el espacio es confinado siempre que no tenga abiertas ventanillas ni sistemas de circulación de ambientación u aire acondicionado; en los restantes casos por la incomodidad de respirar en situaciones de stress en las decisiones de conducción (de Hartog et alt, 2020). Para el caso de los trabajadores del transporte todos los protocolos mencionan la necesidad de cumplir políticas de uso de diversos tipos de barbijos, aunque difieren de las tipologías.

Muchas veces el uso de elementos de protección personal viene acompañado con recomendaciones expresas de comportamientos como, por ejemplo, no hablar durante el viaje, la disposición al sentarse dejando butacas vacías intermedias, la forma de mantener distanciamiento social, el no uso de teléfonos celulares o la manipulación de cualquier otro elemento como pueden ser libros o tabletas de libros electrónicos, por ejemplo. En aviación y navegación hay protocolos muy estrictos para la previa y el post viaje en la interacción con la infraestructura aeroportuaria o portuaria, como así también en los transportes ferroviarios o de autotransporte de media y larga distancia.

Con respecto a los estándares mejorados de higiene y limpieza, se ha encontrado que el virus COVID-19 permanece con capacidad de contagio entre algunas pocas horas a días en diferentes tipos de superficies,

incluyendo plástico y el acero inoxidable (Fa-Chun et al. 2020; van Doremalen et al. 2020). Por tanto, el contacto físico con una superficie contaminada es un modo potencial de transmisión de COVID-19 requiriendo de limpieza frecuente de superficies de alto contacto en vehículos y estaciones de transporte público como medida preventiva recomendada. La desinfección de los vehículos y estaciones de transporte público se ha adoptado ampliamente en todo el mundo (Tirachini y Cats, 2020), con varios niveles de intensidad dependiendo del grado de institucionalidad y de los recursos disponibles en cada organización; siendo las empresas de transporte en propiedad del estado aquellas que han tomado la delantera, y observando gran disparidad en las empresas de transporte privadas, particularmente las del autotransporte público de pasajeros. Esas medidas de higiene se concentran en la protección del personal de transporte, así como también en vehículos y estaciones, para extenderse también en vestuarios, baños, salas de reuniones y despachos de dirección (GIZ 2020; UITP 2020). Se considera fundamental la ventilación frecuente de los espacios cerrados, como los vehículos de transporte público (Buonanno, Stabile y Morawska 2020) particularmente relevante para conductores que pasan varias horas dentro de los vehículos.

Ambas líneas de política son actualizadas para cada contexto territorial en una interrelación de recomendaciones globales de productores de vehículos e infraestructuras de transporte, organismos internacionales, instituciones y ONGs sectoriales y equipos técnicos de movilidad en relación con infectólogos de universidades. Los estados y las empresas reciben estas recomendaciones y adaptan las mismas a las realidades en función de la institucionalidad y los presupuestos disponibles del sector. Por otro lado, si se imponen nuevas reglas de distancia física y ocupación habrá que calcular el umbral de demanda (es decir, el punto de equilibrio) en que la ocupación del vehículo de transporte público, sean colectivos, trenes, subtes o ferries, sean más eficientes en términos de consumo de energía, congestión y contaminación que los autos privados. Aunque en ese aspecto debe aún considerarse el consumo de espacio urbano de los vehículos, así como la barrera de acceso al transporte privado que existe para las mayorías poblacionales.

Para el caso de los servicios de transporte del AMBA numerosas resoluciones de diversos organismos de la Nación, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires fueron reglamentando las obligaciones a las empresas de transporte. La mayoría de las disposiciones

fueron realizadas por las carteras de Salud y muy pocas refrendadas por las áreas de Tránsito y Transporte. Con el fin de ordenar dichas acciones se creó un comité de crisis de prevención COVID -19 para el transporte automotor bajo la órbita de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, con la presencia de todas las jurisdicciones y las cámaras del sector que formularon el “Plan de emergencia COVID – 19 para el transporte automotor” (Disposición 28/2020 del 24 de abril) exigiendo a las empresas pautas mínimas de higiene y prevención, la entrega obligatoria de elementos de protección personal para conductores, acciones de higiene en las unidades entre otras disposiciones, aislamiento de las cabinas de choferes, ingreso por puertas traseras de los vehículos de autotransporte, entre otras.

La necesidad de cumplir con el distanciamiento social para detener la propagación del coronavirus ha acelerado los debates en torno a la movilidad para la nueva normalidad, retomando algunas de las líneas estratégicas de los planes integrales de movilidad sostenible implementados en todo el mundo por las ciudades: el eje de la promoción de movilidades no motorizadas o activas. Hay opciones de urbanismo táctico (Lydon, 2013) para agregar carriles de ciclovías y ampliar espacios para la peatonalización de subcentralidades comerciales para realizar en el marco de una menor circulación de vehículos automotores, donde “ganar la calle” es posible bajo una lógica experimental, gradual, y de participación de la ciudadanía local.

La forma urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se consolidó en una estructura policéntrica que se aleja de la conceptualización radial tentacular que comandó la expansión de la urbanidad hasta mediados del siglo XX. Así los flujos en la metrópolis no son sólo radiales sino particularmente internos a cada partido y transversales generando una multiplicidad de nuevas relaciones urbanas que consolidan zonas mediante diversos procesos de especialización de la urbanización, fragmentando espacialmente al territorio, y generando situaciones de extrema desigualdad social. Los corredores de transporte arbitran de espacios de canalización de flujos cotidianos entre localidades.

Según los datos de la última encuesta de movilidad domiciliar ENMODO (Ministerio del Interior y Transporte, 2009-2010), el 35 % de la movilidad cotidiana se concentra en las subcentralidades de los diversos municipios de la Provincia de Buenos Aires y barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Estas implican distancias de viaje cortas, ideales para la movilidad activa y las micromovilidades. Clasificando los

datos de la ENMODO de los viajes realizados en el AMBA por el tiempo de viaje por cada modo, nos permite dar cuenta del carácter policéntrico de la metrópolis. Un 45% de los viajes en transporte privado son de hasta 15 minutos y solo un 8 % para el caso del transporte público, lo cual nos permite suponer cuál es el modo prevalente para sortear distancias metropolitanas; un 70% de los viajes en movilidades activas se concentra en los subcentros bonaerenses cada vez más activos si los comparamos con el registro del anterior estudio de movilidad metropolitana, el Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM) de los años setenta del siglo pasado (Ministerio de Obras y Servicios Públicos, 1973).

Si bien el carácter radial de los flujos se redujo del 21,9% del EPTRM al 14,2%, estimados por el estudio de 2010, aún perdura en el sentido común cierta noción de que la CABA congrega un alto volumen de viajes cotidianos desde la PBA y que se igualaría la cantidad de habitantes que residen en el territorio con los que vienen a realizar sus actividades desde el conurbano. Los datos duros no corroboran esta percepción, sino que lo niegan, mostrando que las actividades se desarrollan mayoritariamente en múltiples centralidades dentro de CABA y al interior de cada partido de PBA. No obstante, las autoridades gubernamentales se esforzaron en mostrar durante la evolución de la pandemia los datos de ingreso y egreso de CABA como elemento de diagnóstico sobre el devenir de las políticas restrictivas respecto del uso del transporte público, particularmente porque era un tipo de circulación interjurisdiccional.

Dicha prevalencia metropolitana por una movilidad de cercanía es la que ha resultado vital para que una porción de la población pueda transitar las primeras etapas de la ASPO y el distanciamiento social, aunque para otra porción no menor, la escala metropolitana deviene en condición de posibilidad para su propia reproducción, obturada frente a las restricciones de circulación (ver Soldano y Villarroel, 2020). En ese sentido, la bicicleta se conforma como una alternativa factible para permitir un transporte más seguro durante la pandemia del COVID-19 en distintas ciudades del mundo (Chai et al, 2020). Es un transporte individual, donde es relativamente sencillo respetar las distancias de seguridad recomendadas -entre 1,5 y 2 metros- para reducir los riesgos de contagio, y por su muy bajo costo una alternativa para las poblaciones socioeconómicamente más vulnerables (PAHO, 2020). La implicancia futura para el transporte público es que en recorridos cortos la movilidad activa puede ofrecerse como alternativa,

reduciendo su uso, situación que probablemente impacte en los sistemas de metro subterráneo entre pares de estaciones cercanas.

El problema es que las calles y avenidas de las ciudades no están preparadas para mantener circulaciones seguras de autos y bicis, particularmente por el diferencial de velocidades entre ambos, hecho que provoca múltiples incidentes viales algunos con consecuencias fatales para el usuario de la bici, que junto al peatón son los sujetos más vulnerables que se mueven en el entorno público. Como consecuencia de esto, varias ciudades del mundo han comenzado a proyectar planes para readaptar sus vías, transformando –temporal o permanentemente- calles que antes se encontraban destinadas a automóviles, para que puedan utilizarlas peatones y ciclistas. Así la vida cotidiana post pandemia comienza a ser pensada en base a la intervención física del espacio público acompañada por una modificación de prácticas sociales de la movilidad cotidiana estructurada mediante controles gubernamentales más o menos rígidos según el grado de apertura de las sociedades a la regulación y restricción de las actividades individuales en espacios públicos.

3. Movilidad cotidiana: algunas definiciones

Desde las Ciencias Sociales, los movimientos cotidianos que las personas realizan en la ciudad por diferentes motivos y actividades son considerados más que el mero desplazamiento físico entre un punto y otro sino como una experiencia de habitar lo urbano; una forma de habitar la ciudad “en movimiento” (Urry, 2009). En términos de Michel de Certeau (2000) podemos entender la movilidad urbana como una práctica espacial. Agregamos, que se trata de una práctica social y, por lo tanto, organizada por regulaciones, normas y saberes. Una práctica social híbrida, en el sentido de un ensamblaje socio-tecnológico; es decir, una práctica que se realiza a través de medios materiales e infraestructuras (Zunino, Jirón y Giucci, 2018). Finalmente, como experiencia o espacio vivido (Lefebvre, 2013), la movilidad produce y está modelada por representaciones y significados (Jensen, 2009; Cresswell, 2010).

Para nuestro análisis, en particular, es importante destacar dos dimensiones: por un lado, el hecho de que la movilidad sea realizada a través de prácticas y significados nos permite analizarla como una performance (Imilan, 2018) y, por otro, que estas prácticas y significados se construyen

con el tiempo como hábitos y costumbres y varían con él; es decir, son sociohistóricas (Pooley, 2009). Abordar la movilidad como performance nos ubica desde un punto de vista fenomenológico que da cuenta de las formas en que la movilidad se realiza o experimenta poniendo de relieve el cuerpo, los modos de hacer, lo práctico y visible pero también los aspectos no-representacionales que están en los gestos, así como en los sentidos mentados (Thrift, 2008).

Las restricciones a la movilidad no nos permiten como investigadores acceder directamente con la observación a lo que los pasajeros hacen y hay que reconstruirlas mediante registros: el uso de fotos y videos son un recurso bastante utilizado en los estudios de movilidad. También se pueden reconstruir esas prácticas mediante el discurso. La indagación sobre las percepciones nos permite explorar no sólo cómo se viaja sino qué se siente al viajar, especialmente en un contexto donde el viaje en el transporte público se ve teñido de una sensación de inseguridad sanitaria o temor al contagio de un virus. Un virus que, justamente, se “combate” con cambios en las prácticas o modos de habitar lo urbano, de ocupar y usar el espacio: el distanciamiento físico en los lugares de espera y dentro de las unidades (buses, trenes), el uso de una mascarilla, limpiarse las manos con alcohol, desinfectar las unidades al finalizar cada recorrido, control policial y sanitario a los pasajeros. Usos que además están mediados por nuevas materialidades: plásticos que dividen al conductor del bus del resto de los pasajeros, mascarillas, señaléticas que indican el distanciamiento, permisos para la circulación, agentes sanitarios cubiertos de trajes blancos y máscaras desinfectando los espacios y realizando *tests*.

Entender las prácticas como construcción social e histórica nos lleva a pensar sobre la importancia del tiempo para la “naturalización” de formas de habitar la ciudad en movimiento sobre las que muy pocas veces reflexionamos como practicantes o usuarios del espacio urbano. No se piensa cómo parar un colectivo o un taxi en la calle ni cómo cruzar la misma o cómo mantener el equilibrio en una bicicleta o sacar el pasaje en un tren. Por lo general, son prácticas incorporadas, en todo el sentido de la palabra: no solo internalizadas sino metidas en el cuerpo. La movilidad como experiencia vivida significa que son prácticas encarnadas (Cresswell, 2010), como práctica cotidiana significa que son repetitivas en el tiempo de modo circular. Si bien se nos aparecen como naturales han sido productos socialmente construidos de adiestramiento del cuerpo en tiempo y espacio - “dressage”, le llama Henri Lefebvre (2004). Estos adiestramientos pueden

leerse a modo de disciplinamiento, en términos foucaultianos, o procesos civilizatorios (Elias, 1993). Esto se puede observar en las instrucciones de uso de cualquier medio de transporte, público y privado, exige acciones de ordenamiento del cuerpo (desde las normas de tránsito a pagar un pasaje) (ver imagen) pero también la modelación de los comportamientos (códigos de urbanidad) a través de normas culturales como “ceder el asiento” (Zunino Singh, 2016).

Entender lo cotidiano como proceso social no significa que al observar la movilidad cotidiana nos aparezcan desnaturalizados; más bien, son los momentos de cambios o conflictos los que suelen poner de relieve el modo en que las prácticas cambian, se modifican o persisten, como lo señala Löfgren (2008), al mirar el surgimiento del ferrocarril en el pasado para alumbrar sus observaciones de la movilidad cotidiana contemporánea. La pandemia del COVID-19 obliga a cambiar modos de viajar e introducir nuevas normas sanitarias y formas de regulación que trastocan lo cotidiano y permiten observar más claramente cómo se experimentan los cambios en las prácticas de movilidad.

4. Percepciones

Con el ASPO, las medidas para evitar la circulación del virus y el contagio del mismo tuvieron como foco de atención los espacios masivos y de aglomeración como el transporte público: por un lado, se restringió el uso para aquellas personas consideradas “trabajadores esenciales” y tipos de viajes habilitados; por otro, para quienes viajaban se indicaron como obligatorias y como recomendaciones una serie acciones que se debían realizar como mantener distancia, utilizar tapabocas, etc. Las medidas se enmarcaron en un discurso que connota el transporte público como espacio peligroso, de contagio, y cuyo uso debía restringirse lo más posible. Si el transporte público era percibido peligroso se alentó con un sentido de movilidad segura (de seguridad sanitaria) el uso de modos privados de transporte como automóvil, motocicletas, bicicletas y caminar.

Un primer aspecto que abordamos en nuestra encuesta fue el grado de la aceptación de las medidas de control y distanciamiento social en el transporte público. En el momento de la realización de la encuesta, a principios del mes de mayo de 2020, la mayoría de las y los usuarios encuestados que utilizaron el transporte público (85% de 457) declaraba

conocer las nuevas medidas para viajar en transporte público ante el brote de COVID 19. En igual proporción, éstas suscitaban un alto grado de acuerdo coincidiendo con otras encuestas de opinión pública que se realizaron en el mismo periodo. Resaltamos la fecha de la encuesta porque estas percepciones pueden haber cambiado, sea por cansancio social con una cuarentena que se alargó casi seis meses, aunque con fases graduales de apertura a las actividades que reveló hacia fines de junio un incremento sostenido hasta hoy (septiembre de 2020) de la movilidad. Sea también, y no forma parte del análisis de este artículo, por las tensiones políticas que el ASPO genera o sobre la cual los intereses políticos se montan y que son muchas veces co-construidas en los medios de comunicación y redes sociales.

Para la experiencia de la movilidad, el rol los medios de comunicación y redes sociales también son importantes, tanto como fuentes de información (saber si un servicio está funcionando o no, sobre el estado del tránsito, etc.) pero también donde circulan o se construyen representaciones (el “caos” del tránsito, por ejemplo). Las vías de difusión de las medidas gubernamentales para el uso del transporte público que mayor llegada tuvieron entre los encuestados fueron, justamente, los medios masivos de comunicación (radio, tv. y portales de noticias) (87%), seguidas por las redes sociales (60%). Fue mucho menor la influencia de la información que se comunica por cartelera, altavoces o avisos en el transporte (39%).

Otra forma de aprendizaje de las nuevas prácticas que buscamos explorar es si las personas lo hacían mirando a otros, mediante conocidos (boca en boca), o por indicación de personal del transporte u otros agentes públicos. Estas formas de difusión personalizada tuvieron mucho menor incidencia (alrededor del 25% en todos los casos). Por lo tanto, creemos que es un dato relevante el papel que juegan los grandes medios de comunicación al igual que las redes sociales en la construcción de significados sobre el habitar urbano en general, dado que la experiencia individual de la ciudad siempre fragmentada, parcial o limitada.

Las medidas específicas sobre la que indagamos estaban relacionadas con la restricción a la circulación y prevención del contagio (medición de la temperatura). Hubo mayor acuerdo sobre el control de la circulación que sobre la medición de la temperatura: el 68% y el 50% respectivamente. En ambos casos, éstas suscitaron mayor acuerdo entre los residentes del GBA que en los de CABA, sin incidir en estas valoraciones ni el género ni la edad.

Cabe resaltar que, al momento de realización de la encuesta, los controles de temperatura no habían sido implementados.

Ahora bien, aunque había una gran aceptación de las medidas, éstas no disipaban la percepción de temor al contagio y, por lo tanto, la sensación de seguridad que las medidas provocaban era dispares. Mientras un 37% de los usuarios del transporte público que encuestamos decía sentirse seguro a partir de la implementación de estas medidas, el 21% dijo sentirse inseguro. Pero un importante porcentaje (40%) refería que las medidas no habían afectado su percepción (“ni seguro ni inseguro”). Respecto del temor al contagio: un 45% declaraba sentir “algo” de temor y el 31,5% “mucho” temor; solo el 23,5% manifestaba sentir “poco” o “nada” de temor. Si la percepción general de temor al contagio en el transporte público está relacionada con el sentimiento de seguridad que provocan las medidas, este temor es mucho mayor entre quienes respondieron que se sienten inseguros con las medidas. Asimismo, entre quienes se sienten más seguros con las medidas de distanciamiento el temor al contagio es *poco o nada*.

La sensación de temor, si bien no difiere si la observamos por edad, sí existe una diferencia importante entre quienes sienten *mucho* temor y *poco/nada* cuando lo miramos por género: son las mujeres las que refieren sentir mayor temor al contagio que los varones; la proporción de sentir mucho temor aumenta del 31,5% al 38% entre las mujeres, mientras que en los varones desciende a un 22%. Por el contrario, respecto a sentir poco o nada de temor, es mayor la proporción de varones 34% que de mujeres 16%. Esta diferencia de género se relaciona con las prácticas de cuidado, como veremos más adelante.

Entre quienes sienten mucho temor al contagio también existe una diferencia por lugar de residencia, aumenta entre quienes viven en Provincia (37%) y desciende entre los que viven en CABA (26%). La variación de esta percepción según lugar de residencia tal vez se relaciona con la siguiente observación: el tiempo de viaje. Entre quienes sienten mucho temor al contagio, éste aumenta significativamente cuando el tiempo de viaje es mayor a una hora. Mientras es mayor la proporción de quienes sienten poco o nada de temor entre quienes viajan menos de treinta minutos. En conclusión, el temor al contagio en la experiencia de movilidad de los encuestados aumenta con el mayor tiempo de exposición que se puede producir en viajes muy largos.

5. Prácticas de cuidado

Como hemos señalado, la forma de viajar en tiempos de pandemia requiere una serie de acciones combinadas entre quienes participan del sistema de transporte: decisores, operadores, trabajadores y usuarios. Hay acciones “desde arriba” y “desde abajo”. Para preservar cierta distancia entre las personas es necesario limitar el número de usuarios de trenes, subterráneos y colectivos, y esto se implementa desde la selección o exclusividad del uso del transporte público para cierto tipo de viajeros. Por lo general, se busca que los pasajeros viajen sentados y, al principio de la cuarentena, incluso que se sienten con distancia entre ellos. Lo mismo sucede en las paradas y plataformas, es decir, en el momento de la espera. Junto al distanciamiento es obligatorio el uso de tapabocas. Las recomendaciones sanitarias, además, apuntan al lavado de manos. Las manos, para realizar el viaje, sea en tren, subterráneo y colectivo están expuestas al contacto con pasamanos, barandas, asientos y a la manipulación de objetos que uno lleva consigo y expone al contacto, como la tarjeta para el pago del pasaje (SUBE), pero también otros objetos muy comunes en los viajes como el teléfono celular, carteras, mochilas, etc. También, nuestra propia vestimenta, la ropa y el calzado entra en contacto con superficies altamente utilizadas como los asientos de trenes y buses. Si bien los estudios científicos difieren acerca de la duración del virus en los materiales como telas, plástico, metales, etc., la limpieza de los mismos o de las superficies es una de las recomendaciones sanitarias.

En nuestra encuesta secuenciamos las prácticas y la manipulación de objetos y contactos preguntado con qué frecuencia realizaban distintas medidas de prevención para mitigar el contagio de COVID 19 antes, durante y después del viaje. Por razones de tiempo y espacio para realizar una encuesta *online*³ nos limitamos a algunas acciones teniendo en cuenta que para viajar en el sistema de transporte público de Buenos Aires es necesario contar con la tarjeta SUBE y que esta necesita ser cargada en diferente puntos (sean kioscos, estaciones de tren o subterráneo) y que la práctica de la carga es una transacción donde la tarjeta se apoya en un dispositivo: en algunos casos este es manipulado por los usuarios y en el caso de los kioscos porque quien atiende el mismo. En todos los casos la carga implica manipular dinero (otro objeto de circulación). Seguimos las acciones con

³ La encuesta duraba no más de 7 minutos.

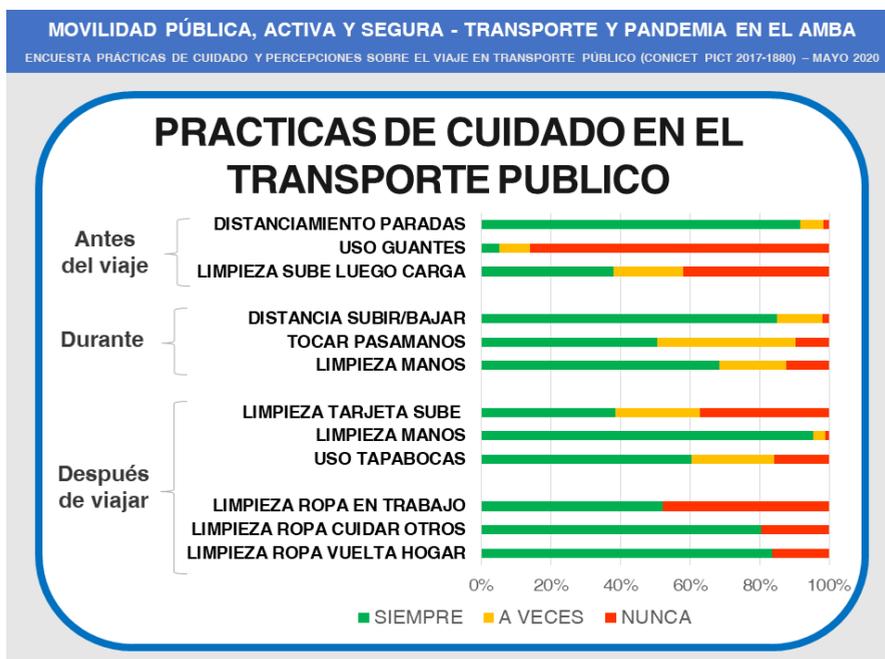
este objeto para ver en qué momento se desinfectaba, y encontramos que su limpieza era poco usual -solamente una porción minoritaria declaró tomar medidas de prevención antes y después del viaje respecto de la SUBE (38%) - aunque era muy frecuente la higienización de las manos durante el viaje (69%) y mucho más después del mismo (95%).

En la situación de espera del transporte en vía pública indagamos respecto del distanciamiento: los encuestados indicaron mantener el distanciamiento físico en las paradas (92%) y al interior de las unidades (85%) con alta frecuencia, aunque por supuesto al descender de un colectivo era más inevitable mantener uno o dos metros de distancia. Esta percepción resulta interesante debido a la reducción de servicios del transporte público evidenciada en la menor cantidad de unidades del autotransporte circulando, y la cantidad de formaciones ferroviarias o subterráneas en operación potencialmente implica mayores tiempos de espera en paradas y andenes.

Finalizado el viaje, como vimos, la limpieza de la tarjeta no era tan frecuente. Con respecto a la ropa (a su cambio o desinfección), encontramos variaciones según el destino del viaje y la actividad por la cual se realiza la movilidad. Si bien la limpieza o cambio de ropa al llegar a la propia casa o la casa de personas a las que se está cuidando era muy frecuente (entre 80% y 84%), al llegar al lugar de trabajo mermaba considerablemente (50%) poniendo de relieve la falta de condiciones para realizar dicha práctica o la falta de protocolos.

Tanto en la práctica de cuidado como en el distanciamiento, las diferencias más significativas de la muestra se dan por género, antes que por edad, nivel educativo o lugar de residencia. Las mujeres son las que con mayor frecuencia realizan el conjunto de estas prácticas antes, durante y después del viaje (Gráfico 1). El mayor cuidado en las mujeres no encuentra solo relación con el temor, como vimos anteriormente, sino que también hay que considerar el modo en que las prácticas de cuidado están asignadas por roles de género.

Gráfico 1: Prácticas de cuidado antes, durante y después del viaje, según sexo. Mayo, 2020.



Fuente: Elaboración propia.

6. Conclusiones

Las modificaciones que produjo la pandemia en la movilidad urbana cotidiana se advierten fuertemente en los cambios modales donde se reduce el uso del transporte público y aumenta el transporte privado, especialmente formas de movilidad activa como caminar y moverse en bicicleta. Las recientes obras en la CABA como las ciclovías en avenidas para dar lugar a un flujo que, según datos oficiales, ha crecido en un 104%, son muestras de cómo la gestión de la movilidad urbana se va adaptando a estos cambios que en gran medida son efectos de las propias medidas tomadas por las autoridades: fundamentalmente, la restricción y desaliento al uso de transporte público masivo por ser considerado espacio de contagio. Aunque estudios recientes están poniendo en cuestión dicha premisa asegurando que el transporte público no reviste mayor peligrosidad, registrándose muy marginalmente como foco de contagio en estadísticas epidemiológicas

globales, la percepción socialmente construida sostiene aún el discurso de la peligrosidad y se mantienen las medidas de uso restringido.

La gestión del transporte público en el AMBA da indicios de ser muy heterogénea. De acuerdo a la prensa y algunos reportes las cabeceras, más que las estaciones intermedias o centros de transbordo grandes más que pequeñas paradas, suelen ser los espacios donde se ejerce mayor control. Algunos episodios no deseados de aglomeración en trenes y subtes tuvieron lugar al interrumpirse el servicio, pero, aunque a partir de junio se nota un crecimiento en la cantidad de viajes, el número se mantiene muy por debajo de la “normalidad” pre pandemia. Para el 8 de septiembre los colectivos registraban una caída de pasajeros del orden del 74% en comparación con un día previo pre-pandemia, el ferrocarril un 88% y el subterráneo un 85% según datos de la Ciudad de Buenos Aires⁴.

En los colectivos, pareciera existir un autocontrol en el caso de si el colectivo está lleno (completo los asientos), aunque es necesario seguir investigando de manera cualitativa cómo funciona esta regulación en diferentes líneas de buses. Para el caso del ferrocarril está en proceso de implementación un sistema de reserva de asiento que operan algunas líneas y que procura ordenar la cantidad máxima de pasajeros por formación. Pero para indagar los efectos de la gestión del transporte con respecto a prácticas de cuidado se vuelve necesaria la observación o el registro audiovisual mediante informantes clave, que sean usuarios del transporte público. Esto nos permitiría corroborar nuestros datos estadísticos tomados en mayo de 2020 respecto de las prácticas de cuidado y su evolución en el tiempo. Asimismo, observamos usos y materialidades novedosos que generan afectos de distancia y peligrosidad, pero al mismo tiempo control y seguridad, y que comienza a formar parte de lo cotidiano. Una indagación de corte cualitativa con entrevistas y grupos focales *online* sería el paso siguiente para comprender más en profundidad lo que comenzamos a detectar al principio de la ASPO.

En resumen, la encuesta *online* realizada a través de redes sociales, aunque con limitaciones de sesgo y porque la práctica de viaje no es observable sino reconstruida a través de las palabras de los encuestados, fue un instrumento útil para conocer cambios en la experiencia de movilidad durante tiempos de pandemia, especialmente en momentos en que se

⁴ Las series históricas de registros pueden descargarse de: <https://www.buenosaires.gob.ar/coronavirus/datos/movilidad>

registraban las mayores restricciones a la circulación. Permitió identificar que, aunque existía un importante temor al contagio, las medidas implementadas tenían una importante aceptación y las acciones requeridas para llevarlas a cabo comenzaban a incorporarse -justamente, a hacerse cuerpo-. Si bien las acciones eran dispares (una más rápida incorporación del uso del tapabocas, limpiarse las manos luego de viajar y el distanciamiento, mientras que una menor la limpieza de objetos y de la vestimenta según destino del viaje), la alta frecuencia con las que se realizan son indicios de regularidad y, probablemente, de un nuevo cotidiano. A la vez, es indicador de la flexibilidad de la cultura de la movilidad, la cual muchas veces se piensa como rígida o cuyos cambios se dan a largo plazo. La rápida adaptación a estas nuevas condiciones puede estimular a pensar otros tipos de cambios en los modos de viajar, sin perder de vista que, muy probablemente, esta incorporación del cuidado y el distanciamiento estuvo condicionada por el temor al contagio.

Recibido 14 de septiembre de 2020. Aceptado 19 de noviembre de 2020

* Maximiliano Augusto Velázquez. Magíster en Planificación Urbano y Regional y licenciado en Sociología de la Universidad de Buenos Aires (UBA); docente de grado y posgrado en UBA; investigador del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires sobre Transporte y del Centro de Estudios de Transporte Área Metropolitana del Instituto Superior de Urbanismo de UBA. maxovelazquez@gmail.com

Dhan Zunino Singh. Sociólogo (Universidad de Buenos Aires) y Dr. en Historia (Universidad de Londres). Investigador CONICET, Universidad Nacional de Quilmes. Docente de grado en Sociología Urbana e Historia (UNQ), de posgrado en Teoría de la Movilidad (FIUBA-TUB) y Patrimonio e Infraestructura (UNSAM). Co-editor de *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina* (Biblos, 2018). dhansebastian@gmail.com

Bibliografía

- Buonanno, G., L. Stabile and L. Morawska (2020). Estimation of airborne viral emission: Quanta emission rate of SARS-CoV-2 for infection risk assessment. *Environment International*, 141, Article 105794. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105794>
- Chai, X., Xian G., Jihua, X., y Jiang, J. (2020). Spatiotemporal Analysis of Share Bike Usage during the COVID-19 Pandemic: a Case Study of Beijing. <https://www.researchgate.net/publication/340963930-Spatiotemporal-Analysis-of-Share-Bike-Usage-during-the-COVID-19-Pandemic-a-Case-Study-of-Beijing>
- Chu, D. K., E. A. Akl, S. Duda, K. Solo, S. Yaacoub, H. J. Schünemann, et al. (2020). Physical distancing, face masks, and eye protection to prevent person-to-person transmission of SARS-CoV-2 and COVID-19: a systematic review and meta-analysis. *The Lancet*, 395(10242), 1973-1987 [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)31142-9](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)31142-9)
- 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>
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. 1 Artes de Hacer*. México: Universidad Iberoamericana.
- Elias, N. (1993). *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. Buenos Aires: FCE.
- Imilan, W. (2018). Performance. En D. Zunino Singh, P. Jirón, G. Giucci (eds.) *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina* (pp. 147-152). Buenos Aires: Biblos.
- De Hartog, J.J., Boogaard, H., Nijland H. y Hoek, G. (2020). Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? *Environ Health Perspect*, 118(8), 1109-1116. [doi: 10.1289/ehp.0901747](https://doi.org/10.1289/ehp.0901747)
- Fa-Chun, J., J. Xiao-Lin, W. Zhao-Guo, M. Zhao-Hai, S. Shou-Feng, D. A. Benjamin, et al. (2020). Detection of Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2 RNA on Surfaces in Quarantine Rooms. *Emerging Infectious Disease journal*, 26(9). DOI: 10.3201/eid2609.201435
- GIZ (2020). Standard Operating Procedures (SOPs) for Bus Transport Post COVID-19 Lockdown. GIZ Report. <https://www.sutp.org/publications/standard-operating-procedures-sops-for-bus-transport-post-covid19-lockdown/>
- Greenhalgh, T., M. B. Schmid, T. Czypionka, D. Bassler and L. Gruer (2020). Face masks for the public during the covid-19 crisis. *BMJ* 369, Artículo m1435. [doi:https://doi.org/10.1136/bmj.m1435](https://doi.org/10.1136/bmj.m1435)
- Javid, B., M. P. Weekes and N. J. Matheson (2020). Covid-19: should the public wear face masks? *BMJ* 369, artículo m1442. <https://www.bmj.com/content/369/bmj.m1442>
- Jensen, O. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139-58. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*. London, Continuum.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitan Swing.
- Lögfren, O. (2008). Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller. *Mobilities* 3(3), 331-351.

<https://doi.org/10.1080/17450100802376696>

Lydon, M. (2013). *Urbanismo Táctico Vol. 3 Casos Latinoamericanos*. Nueva York: Creative Commons.

Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1973). *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana*. Buenos Aires: MOSP.

PAHO (2020). *En tiempos de COVID-19, el uso de la bicicleta es un imperativo para mantenernos sanos y saludables*. <https://www.paho.org/es/noticias/18-5-2020-tiempos-covid-19-uso-bicicleta-es-imperativo-para-mantenernos-sanos-saludables>

Ministerio del Interior y Transporte, Secretaría de Transporte de la Nación (2009/2010). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria ENMODO*. Buenos Aires: Mto. del Interior y Transporte.

Soldano, D. y Villarroel, N. (2020). Lluve sobre mojado. El conurbano bonaerense entre nuevos y viejos confinamientos. *La Mesa*. <https://lamesa.com.ar/notas/llueve-sobre-mojado-el-conurbano-bonaerense-entre-nuevos-y-vejos-confinamientos/>

Pooley, C. (2009). Transport: history of everyday mobility. En R. Kitchin & Thrift, N. (Eds.). *International Encyclopedia of Human Geography* (pp. 144-49). Elsevier

SAGE (2020). *Transmission and Control of SARS-CoV-2 on Public Transport*. Scientific Advisory Group for Emergencies, United Kingdom. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/888755/4b_EMG-Transport_Overview_18502020_updated_S0407.pdf

Thrift, N. (2008). *Non-representational theory. Space, politics, affects*. Nueva York: Routledge.

Tirachini, A. y Cats, O. (2020). COVID-19 and Public Transportation: Current

Assessment, Prospects, and Research Needs. *Journal of Public Transportation*, 22(1).

<https://scholarcommons.usf.edu/jpt/vol22/iss1/1>

Tirachini, A. (2019). South America: the challenge of transition. En J. Stanley and D. Hensher (eds) *A Research Agenda for Transport Policy* (pp. 118-125). UK: Edward Elgar Publishing.

Tirachini, A., A. Guevara, M. Munizaga, J. A. Carrasco, S. Astroza y R. Hurtubia (2020). *Encuesta sobre efectos de la pandemia COVID-19 en movilidad, actividades y preocupaciones de las personas*. Report, Complex Engineering Systems Institute (ISCI), Chile. https://isci.cl/wp-content/uploads/2020/04/Encuesta-Movilidad-ISCI-Abril-2020_vo2.pdf

TUMI (2020). *Annex 1: The four phases of COVID-19 and Transport response. COVID-19 and Sustainable Mobility. Observations and documentation of first developments*. Transformative Urban Mobility Initiative. https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/2020_05_TUMI_COVID-19-and-Sustainable-Mobility.pdf

UITP (2020). *Management of COVID-19, Guidelines for Public Transport Operators*. Factsheet, International Association of Public Transport (UITP). <https://www.uitp.org/management-covid-19-guidelines-public-transport-operators>

Urry, J. (2009). *Mobility*. Cambridge, UK: Polity.

van Doremalen, N., T. Bushmaker, D. H. Morris, M. G. Holbrook, A. Gamble, B. N. Williamson, et al. (2020). Aerosol and Surface Stability of SARS-CoV-2 as Compared with SARS-CoV-1. *New England Journal of Medicine*, 382(16): 1564-1567. doi: [10.1056/NEJMc2004973](https://doi.org/10.1056/NEJMc2004973)

Zunino Singh, D. (2016). "Sea amable, ceda el asiento". Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios de siglo XX. *Cuaderno Urbano*, 20(20), 5-25.

Zunino Singh, D., Giucci, G. y Jirón, P. (eds) (2018). *Términos clave para los*

estudios de la movilidad en América Latina. Buenos Aires: Biblos.

Zunino Singh, D. (2018). Ritmo/ritmo-análisis. En D. Zunino Singh, P. Jirón y G. Giucci (eds) *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina* (pp. 161-170). Buenos Aires: Biblos