



ARTICLES/ARTIGOS/ARTÍCULOS/ARTICLES

Entre el aislamiento y la libertad. Prácticas de movilidad cotidiana y diferencias de género en el sudeste bonaerense (Argentina)

Doctora Sofía Estela Ares

Profesora de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Grupo de Estudios sobre Población y Territorio. Funes 3350, Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires. **E-mail:** ares.sofi@gmail.com

RESUMEN

ARTICLE HISTORY

Received: 19 October 2012
Accepted: 20 December 2012

PALABRAS-CLAVE:

Movilidad territorial cotidiana
Localidades menores
Género
Espacio vivido

En la actualidad, en el Partido de General Pueyrredon (Buenos Aires, Argentina) la movilidad cotidiana cobra visibilidad debido a la expansión del aglomerado encabezado por Mar del Plata y el crecimiento de pequeñas localidades. El área de estudio es la zona costera sur formada por las localidades El Marquesado y Chapadmalal y el barrio Los Acantilados. El objetivo es aportar conocimiento sobre las diferencias de género en la movilidad territorial cotidiana y en la construcción del espacio vivido. Se usan datos censales para estudiar la expansión demográfica y datos primarios para reconstruir los patrones de movilidad e interpretar los sentidos del espacio vivido. Los resultados muestran que la movilidad femenina es más intensa y tiene mayor dependencia del transporte público. Asimismo, entre las mujeres son más notorios los sentidos negativos por las ciudades y por condiciones del área de residencia que obstaculizan la movilidad cotidiana.

KEY-WORDS:

Commuting
Small towns
Gender
Lived space

ABSTRACT. DAILY MOBILITY PRACTICES AND GENDER DIFFERENCES IN THE SOUTHEAST OF BUENOS AIRES (ARGENTINA). Nowadays, commuting on General Pueyrredon Municipality (State of Buenos Aires, Argentina) has visibility due to the expansion of Mar del Plata agglomerate and small towns' growth. The study area is the southern coastal area formed by El Marquesado y Chapadmalal small towns and Los Acantilados neighborhood. The aim is provide knowledge about gender differences of commuting and lived space. Data census is used in the study of population growth and primary data sources to build mobility patterns and interpret the meanings of lived space. Results shown that female mobility is even more intense than men, and has a greater reliance on public transport. Also, between women are more evident the negative senses of cities

and the obstacle for their commuting produced by the area's conditions where they live.

PALAVRAS-CHAVE:

Mobilidade territorial cotidiana
Pequenas cidades
Genero
Espaço vivido

RESUMO. ENTRE O ISOLAMENTO E LIBERDADE. DIÁRIAS PRÁTICAS DE MOBILIDADE E DIFERENÇAS DE GÊNERO NO SUDESTE DE BUENOS AIRES (ARGENTINA). Atualmente Pueyrredón (Buenos Aires, Argentina) toma visibilidade mobilidade diária, devido à expansão do aglomerado dirigido por Mar del Plata e do crescimento das cidades de pequeno portes. A área de estudo é a área costeira do sul formado pela Marquês e localidades e Falésias bairro Chapadmalal. O objetivo é proporcionar conhecimento sobre as diferenças de gênero em mobilidade territorial diário e construção de espaço vivido. Os dados do censo são utilizados para estudar o crescimento da população e de dados primários para reconstruir os padrões de mobilidade e interpretar os significados do espaço vivido. Os resultados mostram que a mobilidade feminina é mais intensa e tem uma maior dependência do transporte público. Além disso, as mulheres são mais notáveis cidades maneira negativa e área de residência condições que afetam a mobilidade diária.

Introducción

En el contexto actual de configuración de ciudades dispersas es un hecho el incremento en la movilidad cotidiana de la población, y en las demandas y problemas conexos. Especialmente en América Latina es importante conocer sobre los desplazamientos habituales, por su relación con la expansión sobre territorios con escasa infraestructura y servicios, áreas excluyentes (Cebollada, 2006), lo que obliga a sus habitantes a movilizarse para satisfacer las necesidades del hogar (trabajo, educación, salud, compras, prácticas religiosas, visitas sociales, trámites y tiempo libre) y profundiza situaciones de injusticia socio-territorial. En acuerdo con Juan Carlos García Palomares "El nuevo modelo territorial, caracterizado por una expansión física sin precedentes, una fragmentación, especialización y complejidad creciente del espacio, en especial de las nuevas periferias, condiciona la movilidad" (2008, p. 6).

En Argentina, los procesos de transformación urbana se enmarcan en el escenario descrito. El Partido de General Pueyrredon (618989 habitantes, INDEC¹ 2010), ubicado en el sudeste de la provincia de Buenos Aires (Mapa 1), se caracteriza por su elevada concentración urbana (97%), organizada en el aglomerado Mar del Plata-Batán-Camet, al que se suman pequeñas localidades (menos de 5000 habitantes²) con significativo crecimiento demográfico-habitacional en las últimas décadas (Ares, 2011). Así pues en General Pueyrredon los procesos de crecimiento mencionados transforman a Mar del Plata de ciudad compacta en ciudad dispersa, con lo que es imprescindible conocer sobre la articulación e integración territorial al interior del distrito (Mantobani, 2011), así como los posibles condicionamientos para la movilidad territorial habitual.

En el distrito, acompañan este proceso de dispersión la puesta en valor de las áreas más antiguas y consolidadas de Mar del Plata, mediante la renovación del Centro y sus barrios adyacentes (Lucero, *en prensa*); la creación de urbanizaciones cerradas, desde el año 2004; y, la constante expansión de la ciudad rebasando sus

¹ El INDEC es el Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina.

² El calificativo de pequeñas o menores se asocia tan solo con la cantidad de pobladores que tiene cada localidad y, por tanto, con la relación rango/ tamaño respecto del aglomerado Mar del Plata-Batán-Camet. Para identificar las localidades se adopta el criterio propuesto por INDEC (2001), instituto que concibe a la localidad (o poblado, pueblo, ciudad) como aglomeración. Así, una localidad se define como concentración espacial de edificios conectados entre sí por calles.

límites oficiales, en un avance neto sobre tierras que anteriormente se destinaron a la producción agropecuaria.

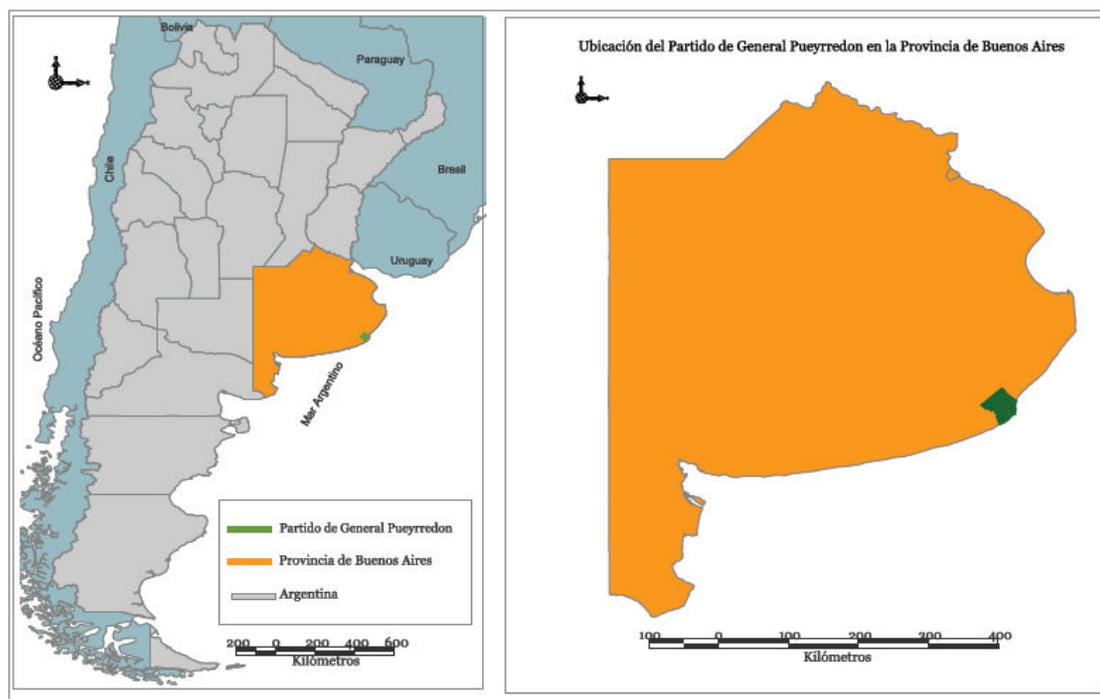
A causa de los cambios socio-territoriales enunciados surgió una línea de investigación³ concentrada en el crecimiento de las pequeñas localidades. El fenómeno es investigado, por ejemplo, por Marisa Sagua (2004, 2008), desde la geografía de la población. A su vez Claudia Mikkelsen (2007, 2010) se aboca a conocer la dinámica espacial de la población residente en localidades menores y examina la redistribución que el éxodo rural y el repoblamiento generan, además de su conexión con la calidad de vida. En otro trabajo (Ares, 2011), se interpela la vinculación entre los conceptos espacio de vida, espacio vivido y territorio, focalizando en Chapadmalal. En este caso, estudiar la construcción del territorio partiendo de la cotidianeidad de los espacios de vida permitió visibilizar las interacciones entre dimensiones de la territorialización.

La revisión de antecedentes, referidos a distintas zonas de estudio nacionales o iberoamericanas, muestra que en general los estudios de población y territorio revelan una visión que segrega los aspectos demográficos respecto de la construcción de representaciones y vida cotidiana que le dan significado social e identidad al territorio. La trayectoria seguida por los precedentes descritos ha recorrido un camino que va desde el estudio de saldos migratorios, flujos y análisis multivariado, hacia la visión del sujeto habitante, pero prácticamente sin una clara interacción entre ambas perspectivas.

En consecuencia, se propone el tratamiento conjunto de los dos enfoques (demográfico y subjetivo), articulando con la perspectiva de género, en tanto constituyen áreas de vacancia en la producción de conocimiento sobre el territorio local. Dentro de General Pueyrredon se ha seleccionado como área de estudio la zona costera sur formada por las localidades El Marquesado y Chapadmalal, y el barrio Los Acantilados. Por tanto, el objetivo de este artículo es aportar conocimiento sobre las diferencias de género en la movilidad territorial cotidiana y la elaboración del espacio vivido –en El Marquesado, Chapadmalal y Los Acantilados- en base a datos primarios relevados entre 2007 y 2010.

Los datos permitirán reconstruir el territorio cotidiano de residentes en el área sur del Partido de General Pueyrredon, en base a una selección de prácticas espaciales habituales –empleo, atención médica, compras/abastecimiento, trámites o gestiones. A partir de los flujos de movilidad se observarán las diferencias según género teniendo en cuenta lugares y modos de transporte. Por último se interpretarán los significados que los sujetos asignan a los lugares de paso y permanencia, bases para la interpretación del espacio vivido.

³ Los estudios sobre transformaciones en las localidades menores se han concentrado en el Grupo de Estudios sobre Población y Territorio, dependiente del Departamento de Geografía de la Facultad de Humanidades, en la Universidad Nacional de Mar del Plata (Argentina). Cfr. Velázquez, Lucero y Mantobani. **Nuestra Geografía Local**. Mar del Plata: GESPyT, FH, UNMdP, 2004. Lucero. **Territorio y calidad de vida, una mirada desde la geografía local**. Mar del Plata: EUDEM, 2008.



El artículo se estructura en cuatro secciones. En la primera se hace referencia al marco conceptual, constituido en torno a los conceptos de movilidad cotidiana, género y espacio vivido. A continuación se describen las técnicas y las fuentes de datos empleadas, en el marco de un método convergente de naturaleza cuanti-cualitativo. La cuarta sección expresa los resultados obtenidos, en primer lugar los flujos de movilidad por género contextualizados en el proceso de expansión urbana del Partido de General Pueyrredon. En segundo término se muestran aspectos de la relación movilidad-subjetividad y la construcción del espacio vivido. Finalmente se desarrollan las conclusiones.

Apuntes teóricos

La movilidad territorial o espacial se define como el conjunto de desplazamientos en el espacio físico, de individuos o grupos, sea cual sea la distancia recorrida y la duración (Courgeau, 1990). Dentro de este complejo conjunto se ubica la *movilidad habitual o cotidiana*.

La *movilidad cotidiana, pendular, habitual o commuting* (Jiménez, 2008) se desarrolla con cierta periodicidad desde la residencia base hacia los lugares que conforman el espacio de vida. La idea de lo habitual o lo cotidiano abarca múltiples manifestaciones de movilidad territorial, de manera que para operacionalizar el concepto se realizó una selección de actividades (empleo, atención médica, realización de trámites y compras) y sus respectivos desplazamientos.

Trascender la idea de movilidad como simples traslados en el territorio ha llevado a Jacques Lévy a plantearla como una relación social, y a reconocer en su tratamiento tres elementos o virtualidades, a los que se hará referencia en la exposición de los resultados.

El primer elemento o virtualidad es la *posibilidad*, que puede ser observada a través de la oferta de transporte. Pero además, puede sumarse la variedad de opciones, de bienes y servicios, pero fundamentalmente de los lugares donde estos se brindan. Según se indica “Lo que importa definitivamente es la relación triangular entre lo deseado, lo posible y lo realizado...” (Lévy, 2002, p. 11).

Para que estas posibilidades se concreten es necesario que los sujetos tengan *competencias de movilidad*, definidas como la relación entre el espacio virtual de las movilidades ofrecidas y el espacio de las movilidades realizadas (Lévy, 2002). En estas competencias se entrelazan distintos factores: redes sociales y de lugares de prácticas habituales, disponibilidad de capital monetario, conocimientos, pretensiones de desplazamiento (enlazando deseos con necesidades). Finalmente, “el conjunto constituido por la posibilidad, por la competencia y por los arbitrajes que la segunda permite sobre la primera puede ser leído como un capital social, un bien que permite a los individuos desdoblarse mejor su estrategia en el interior de la sociedad” (Lévy, 2002, p. 13)

El género es una condición de los procesos de movilidad y además interviene en la construcción de sentidos. Conceptualmente, el *género* no refiere a la constitución biológica de las personas (el sexo) sino a una construcción social sobre lo femenino y lo masculino, que tiene en cuenta las diferencias en lo que se refiere a funciones, división del trabajo y relaciones de poder (Sabaté Martínez *et al.* 1995, p. 14).

En relación con los procesos de expansión urbana y relocalización de pobladores en áreas prácticamente monofuncionales (Cebollada, 2006), las diferencias de movilidad por género se acentúan y es común observar que las mujeres tienen una movilidad más compleja e intensa por la suma de obligaciones reproductivas y productivas. Otra característica relevante es que los desplazamientos femeninos se apoyan más que los masculinos en el uso del transporte público, bicicleta o circulación peatonal.

En los últimos años, en Geografía y Demografía, se notó la importancia de explicar y comprender los usos del espacio, interpretarlo como un espacio vivido o lugar (Freire de Mello y Marándola, 2005; Mendoza, 2010), complejizando así el tradicional estudio de los desplazamientos cotidianos.

Es decir que a la identificación de patrones de movilidad territorial y a su análisis desde las virtualidades, se le agrega la posibilidad de comprender los diferenciales de movilidad teniendo en cuenta los sentidos que los sujetos asignan al territorio como espacio vivido o lugar. Se entiende que el espacio vivido concentra cargas emotivas, imágenes y conceptos que forjan la representación del mundo y le dan

sentido (Di Méo *apud* Lindón, 2007, p. 382). El espacio vivido está impregnado de valores culturales y expresa la relación subjetiva que el individuo socializado, solo o de manera colectiva, establece con la tierra y con sus lugares. Por su parte, el concepto de lugar “hace referencia a espacios delimitados, con límites precisos, que para los sujetos representan certezas y seguridades otorgadas por lo conocido” (Tuan *apud* Lindón *et al.*, 2006, p. 13).

Los sentidos reconocen su origen en el vínculo estrecho entre el conocimiento del espacio y las áreas donde se realizan las actividades habituales. “Pero también el establecimiento de las áreas que frecuentamos dependerá en parte de las imágenes que nos hemos formado previamente del espacio que nos rodea. Actividad, comportamiento y percepción están, por tanto, estrechamente ligados” (Sabaté Martínez *et al.* 1995: 289).

Interrogar al territorio (Haesbaert, 2004) desde la perspectiva de los habitantes es el camino para observar e interpretar sus espacios vividos, espacios cargados de sentidos que los particularizan, con límites flexibles. Se trata de espacios que los sujetos viven como propios en distinto grado y (re)dibujan en el transcurrir de sus biografías al mismo tiempo que se territorializan.

Los hechos sociales, económicos y culturales que configuran los territorios, diseñan un contexto heterogéneo, complejo. Así, los grandes procesos de territorialización, efectuados por agentes inmobiliarios y constructores, por los gobiernos municipal, provincial o nacional, son acompañados por procesos de movilidad territorial de la población, muchos de ellos de carácter intradistrital, que generan territorializaciones en el movimiento (Haesbaert, 2004), ligadas con cambios en la composición de la población, nuevas demandas y la intensificación de flujos de movilidad diaria, este último hecho ampliamente vinculado con la creciente dispersión territorial de población y actividades.

La territorialización en movimiento no ocurre para todas las personas por igual, ya que está asociada con los componentes de la movilidad (Lévy, 2002), en los que resulta posible incorporar las diferencias de género. De esta forma las desigualdades en el uso, experiencia y subjetividad del espacio entre hombres y mujeres, son elementos relevantes para conocer acerca de la dinámica socio-territorial.

Se hará mención a estos elementos teniendo en cuenta las posibilidades de desplazamiento de los sujetos, sus demandas y realizaciones. Los grados de satisfacción, las manifestaciones en torno a los desplazamientos diarios, o la preferencia por su reducción, son elementos centrales en la ilustración de las disparidades.

Materiales y métodos

Los resultados expuestos en este artículo surgen de dos relevamientos por muestreo. El primero corresponde a entrevistas semiestructuradas aplicadas a pobladores de las localidades menores del Partido de

General Pueyrredon, entre octubre de 2007 y febrero de 2008. El contenido de la entrevista estuvo basado en tres dimensiones: condición socioeconómica, calidad de vida y características de la movilidad territorial. La información se sistematizó en una base de datos relacional, esencial para cartografiar, mediante matrices de origen-destino, los desplazamientos diarios según género para asistir al trabajo, recibir atención médica, realizar compras o trámites (bancarios, impositivos, legales u otros).

Luego, en el año 2010, la entrevista en profundidad permitió que los sujetos narraran sobre sus prácticas espaciales y vivencias, que hicieran un relato en el cual se reconocieran los sentidos asignados al espacio vivido. Bajo esta premisa se construyó un guión de entrevista organizado en tres ejes temáticos: a) Historia de movilidad territorial, b) Usos y significados del espacio, c) Relaciones sociales y de poder. Se obtuvieron cinco narrativas en Chapadmalal y una en El Marquesado. Todas ellas exponen profundas lecturas sobre el territorio y los vínculos que los sujetos tienen con él.

También se han procesado datos censales para la realización de gráficos y cartografía temática que permiten explicar el proceso de crecimiento urbano en el Partido de General Pueyrredon.

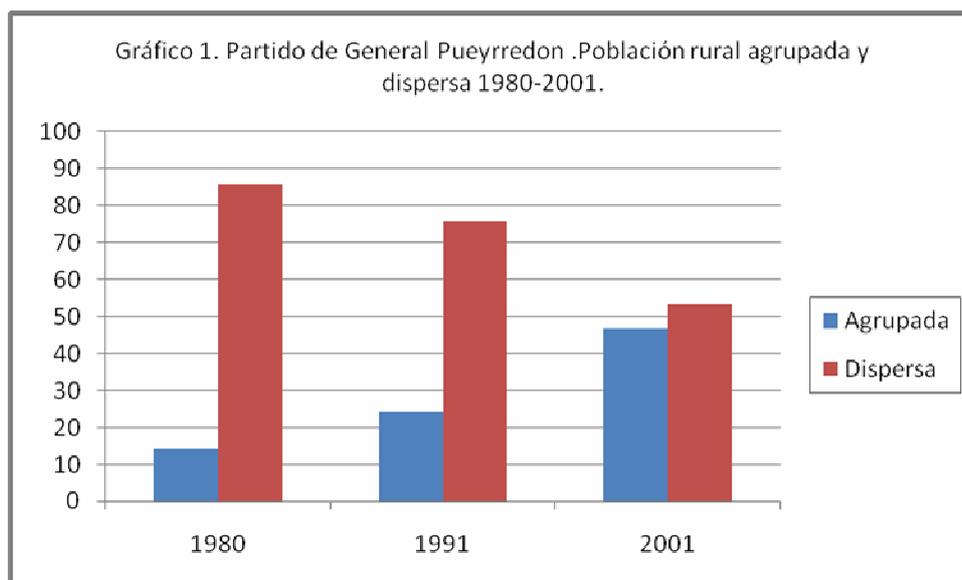
Resultados

Expansión urbana y movilidad habitual

El poblamiento contemporáneo del Partido de General Pueyrredon está liderado por Mar del Plata, ciudad que durante gran parte del siglo XX tuvo tasas de crecimiento elevadas. Sin embargo, el incremento anual de la población comenzó a reducirse desde los años setenta (Lucero 2004) y se inició un período caracterizado por el acelerado acrecentamiento poblacional en las localidades de menor tamaño.

En este escenario, se registra desde 1980 un descenso sostenido de la población dispersa⁴ y un el incremento, destacable, de la población rural agrupada (Gráfico 1).

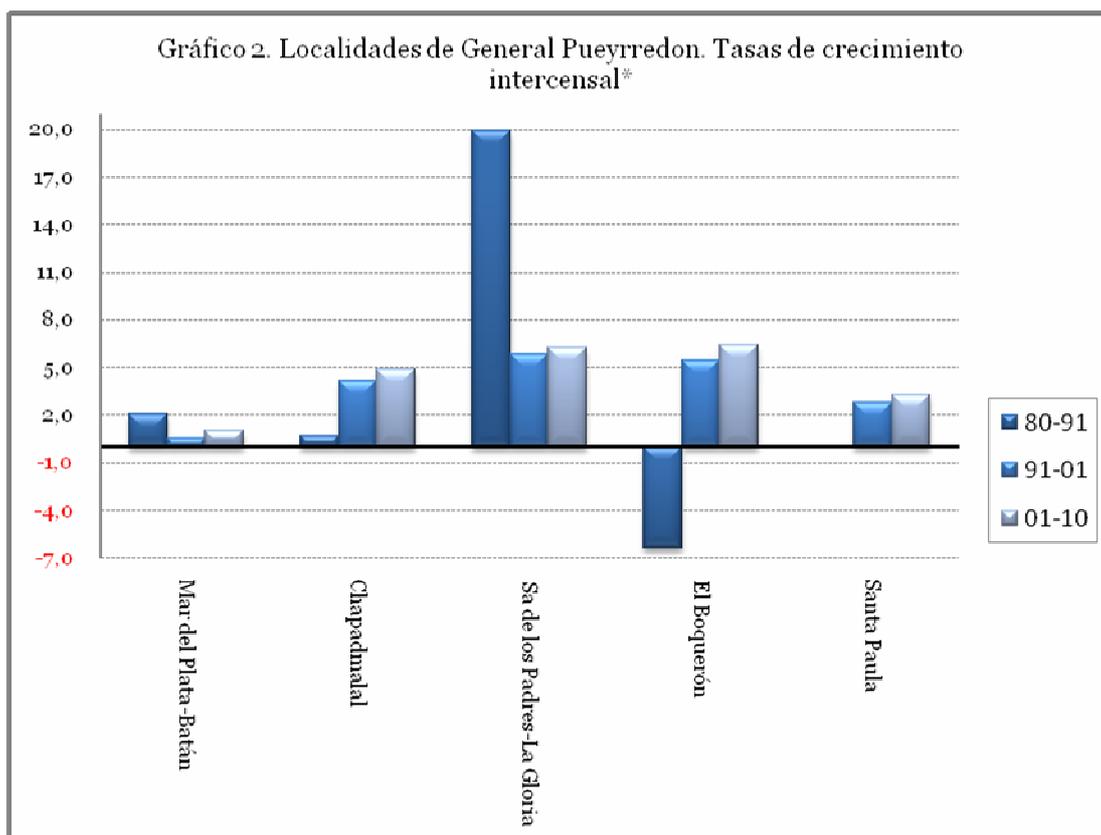
⁴ El INDEC utiliza la categoría de población agrupada para los espacios que tienen entre 500 y 2.000 habitantes. Cuando el valor es menor a 500 residentes se define como población rural dispersa. Pero si se hace uso de una definición ampliada, se debe considerar no solo a la población dispersa y a la agrupada en localidades de menos de 2.000 habitantes sino incluir a todas las localidades que tienen menos de 10.000 habitantes y que no se encuentran en áreas metropolitanas y cumplen con servicios vinculados al sector primario.



Fuente: INDEC. Censos Nacionales de Población (1980, 1991, 2001)

El paralelismo entre ambos hechos enseña sobre la ocurrencia de un fenómeno ampliamente estudiado sobre el traslado de pobladores desde el “campo abierto” hacia los pueblos cercanos o inclusive ciudades medias o grandes. Datos provisorios del Censo de 2010 muestran que el proceso se habría sostenido y reforzado en los últimos diez años.

El cambio demográfico positivo se nota con firmeza en el ámbito de las pequeñas localidades y contribuye a fortalecer la expansión urbana más allá de los límites legales de las ciudades de Mar del Plata y Batán, configurándose aglomerados de dispar relevancia y funcionalidad (Gráfico 2). De este modo es posible explicar la creciente presencia de flujos de movilidad cotidiana que tienen como metas principales las ciudades mencionadas.



INDEC. Censos Nacionales de Población (1980, 1991, 2001), Censo Nacional de 2010 datos provisionales.

* La tasa de crecimiento se calculó con la fórmula exponencial:

$$r = \ln P_2 / P_1 / n * 100$$

donde

r = tasa de crecimiento intercensal

P₂ = población al final del período

P₁ = población al comienzo del período

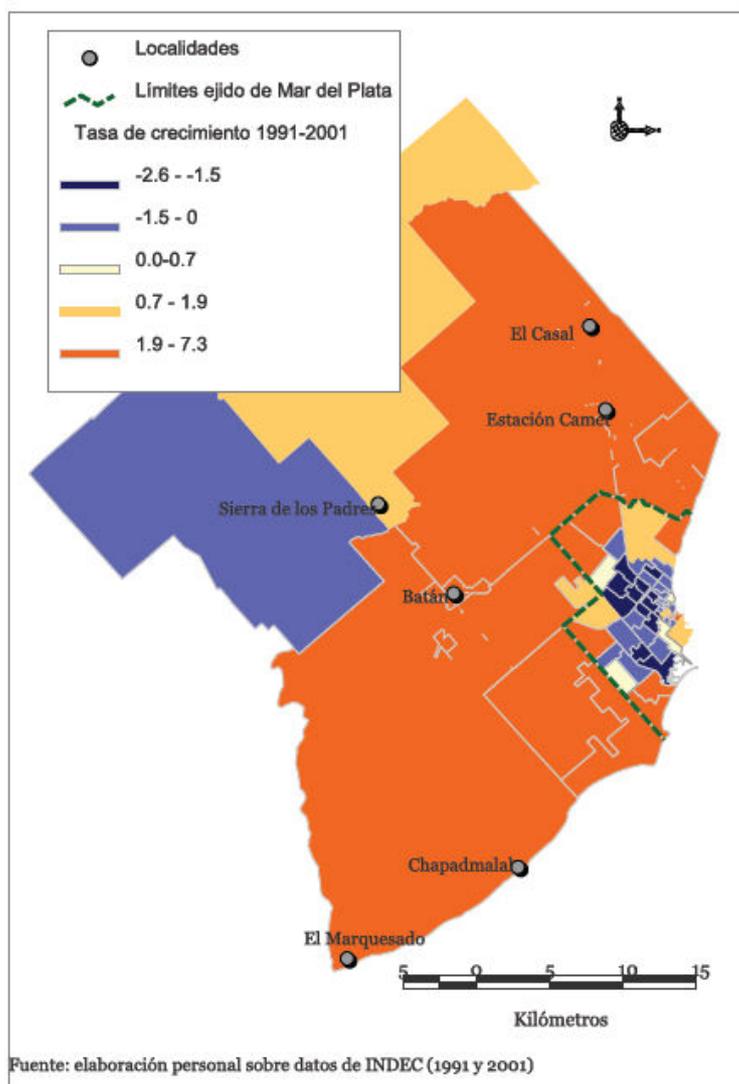
n = tiempo exacto entre censos

En el caso del *commuting* originado en el área sur los destinos fundamentales son Mar del Plata y Miramar, ciudad cabecera del vecino Partido de General Alvarado. La fluidez entre ambos distritos es un elemento que insta a conjeturar sobre la cada vez más evidente fusión entre los dos centros urbanos

Como ya se ha indicado, la movilidad desde el área sur del partido es creciente, con picos de flujos de desplazamiento en horarios matutinos y vespertinos, los que señalan la relevancia adquirida por Chapadmalal y los barrios meridionales de la ciudad de Mar del Plata (Los Acantilados, San Patricio, San Jacinto, La Serena, Alfar, Faro Norte, Punta Mogotes, Bosque Peralta Ramos y Colinas de Peralta Ramos). Por tanto, el análisis de las tasas de crecimiento anual intercensal es imprescindible para vincular la expansión socio-habitacional con el incremento de la movilidad cotidiana (Mapa 2); del mismo modo la distribución del fenómeno pone en evidencia la existencia de otras áreas sobre las que resultaría de interés avanzar sobre las características del *commuting*.

El crecimiento demográfico en proximidad de los límites del ejido de Mar del Plata, e inclusive sobrepasándolos, tiene que ver con dos cuestiones que en el área costera sur del distrito suelen enunciarse de forma articulada: a) el menor costo de los inmuebles en comparación con las zonas consolidadas de Mar del Plata; b) la búsqueda de un estilo de vida en conexión con la naturaleza. Los dos elementos son centrales en la configuración del crecimiento de las localidades menores y áreas de expansión contiguas a Mar del Plata.

El área sur del partido –delimitada desde Faro Norte hasta El Marquesado- está formada por barrios que surgieron entre los años cuarenta y setenta del siglo XX, con fines turístico-recreativos, pero que con el transcurso del tiempo empezaron a ser elegidos como destino para residencia permanente, valorándose sus características paisajísticas, la baja densidad de población, la posibilidad de cambiar el modo de vida por las particularidades que ofrecen en cuanto a seguridad personal, tranquilidad y cercanía a la naturaleza (Ares 2011).



Mapa 2. Tasa de crecimiento anual intercensal 1991-2001, por fracción censal

No obstante, residir en estas localidades o barrios extraejidales es una opción que no está libre de dificultades. Por la estacionalidad del turismo⁵ hay cantidad de establecimientos comerciales que solo abren sus puertas durante la temporada turística. El área posee escaso equipamiento comunitario (escuelas, servicios de salud), mercado de trabajo reducido y baja oferta comercial, particularidades que ayudan a mantener un paisaje que sus habitantes conectan con la naturaleza, pero que a su vez revela la necesidad de desplazamientos habituales para satisfacer necesidades básicas.

Con el fin de comprender ciertos aspectos de la movilidad diaria también es preciso considerar la organización administrativa del partido. El estado nacional, las provincias y los municipios conforman los tres niveles de organización reconocidos en la República Argentina. En la provincia de Buenos Aires, la entidad de tercer nivel se denomina partido. En General Pueyrredon la división administrativa tiene como referentes a la municipalidad, situada en el microcentro de la ciudad de Mar del Plata, y a las delegaciones municipales que abarcan sectores extraejidales y rurales.

En cada delegación los pobladores pueden resolver trámites (pago de tasas e impuestos, gestión de registros de conducir, habilitación y control de comercios, industrias y vehículos de carga o transporte, solicitud de permisos para ventas, publicidad en la vía pública o espectáculos). Asimismo, en estas subsedes municipales, el delegado recibe propuestas de conservación y mejora para su zona. Aunque en 1973 fue creada la Delegación de Santa Isabel (Chapadmalal), su falta de funcionamiento perjudica a los vecinos de la zona sur, por la lejanía respecto del Puerto y del microcentro de Mar del Plata. La habilitación en Chapadmalal de una oficina dependiente de la delegación Puerto, no logra cubrir las demandas vecinales, ni reducir la movilidad hacia Mar del Plata.

Características de la muestra

La población entrevistada (56 casos) tiene un promedio de edad de 48 años y un tiempo medio de estancia de 14 años. Su nivel de instrucción se distribuye esencialmente entre las categorías secundario incompleto (15), primario completo (12) y secundario completo (11). Respecto de la situación laboral, en el área de estudio el índice de ocupación es del 77 %. Sin embargo, al interior de las unidades espaciales se notan ciertas disparidades. El Marquesado presenta un predominio de inactivos, amas de casa y sobreocupados (trabajan durante 48 o más horas semanales). También hay jubilados-subocupados, es decir, personas mayores de 65 años que perciben una jubilación pero que deben emplearse para completar los ingresos del hogar. En Chapadmalal

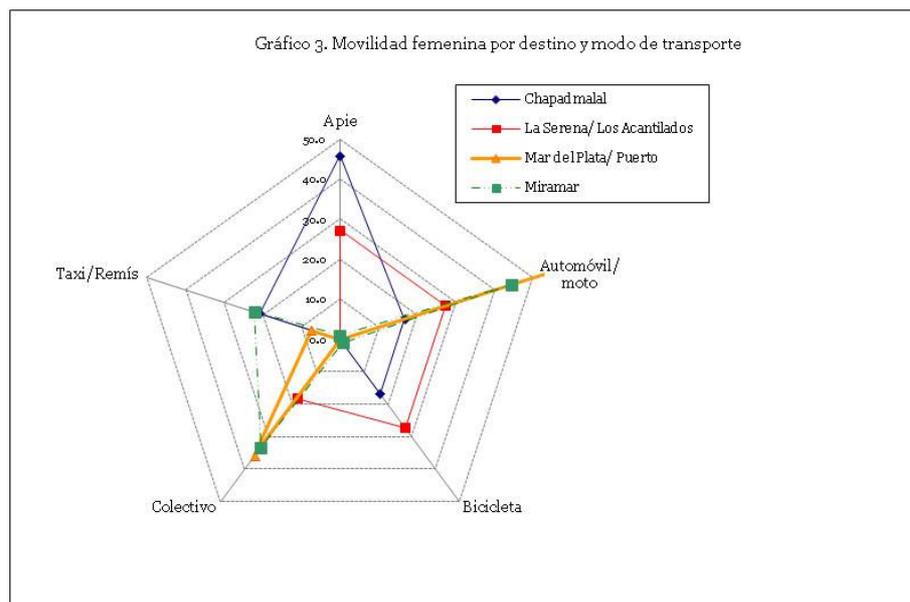
⁵ El Partido de General Pueyrredon posee un subtipo climático templado, sin extremos térmicos, con heladas durante el invierno y a comienzos de la primavera, con precipitaciones máximas en primavera y otoño y una marcada distinción entre las cuatro estaciones, características que establecen la destacada estacionalidad del turismo de "sol y playas".

dominan los subocupados (trabajan menos de 35 horas por semana) y se observa una circunstancia, muy vinculada con sus características de área de servicios turísticos, que es la de personas subocupadas de forma temporaria. Así, además de cumplir con un horario reducido sólo lo hacen en temporada alta (vacaciones de verano y de invierno) y, ocasionalmente, los fines de semana. En Los Acantilados, al margen de las amas de casa, son preeminentes los subocupados y los inactivos.

La movilidad por género según actividad

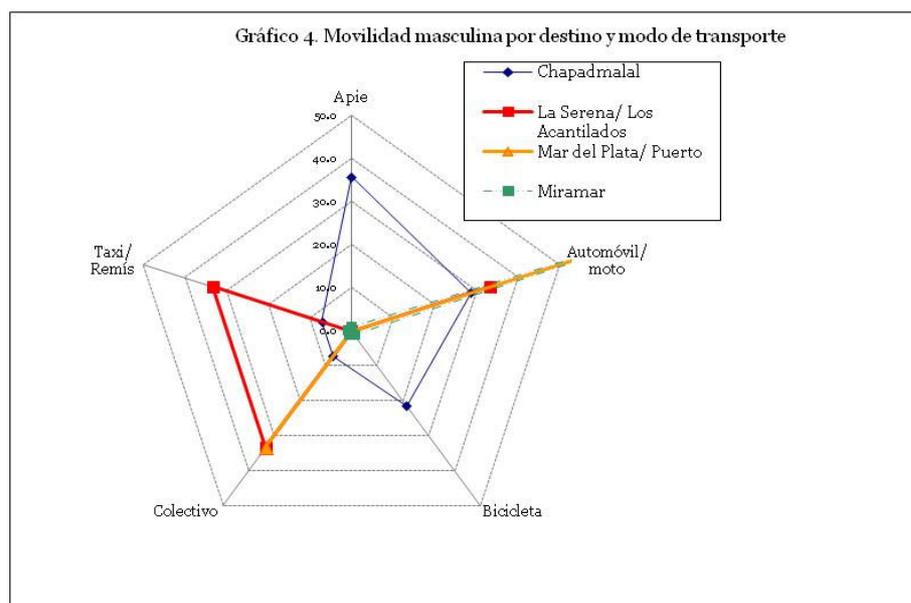
Como primer acercamiento al problema de la movilidad cotidiana según género, se observan contrastes a partir de los destinos habituales y los modos de transporte empleados (Gráficos 3 y 4).

La movilidad femenina dentro de las áreas de residencia se desarrolla fundamentalmente a pie o en bicicleta, mientras que el uso de automóvil propio y transporte colectivo son preponderantes para el arribo a Mar del Plata o Miramar. Al respecto se puede indicar que las mujeres pertenecientes a hogares con vehículo automotor generalmente lo utilizan como acompañantes de su cónyuge en traslados de baja frecuencia.



Fuente: elaboración personal en base a datos primarios

Por el contrario, en la movilidad habitual masculina los trayectos a pie pierden relevancia aún dentro de las áreas de residencia, pero hay una participación superior de los viajes en bicicleta o en automóvil/motocicleta. En cuanto al transporte a Mar del Plata, es mayor que en las mujeres el uso de automóvil propio y se reduce o desaparece –en el caso del acceso a Miramar– la utilización del colectivo.



Fuente: elaboración personal en base a datos primarios

El análisis sobre los lugares donde se realizan las actividades fundamentales para la vida cotidiana, así como la intensidad de los flujos, pone en discusión los usos diferenciales del territorio según género, entrelazando las posibilidades, competencias de movilidad y capital social.

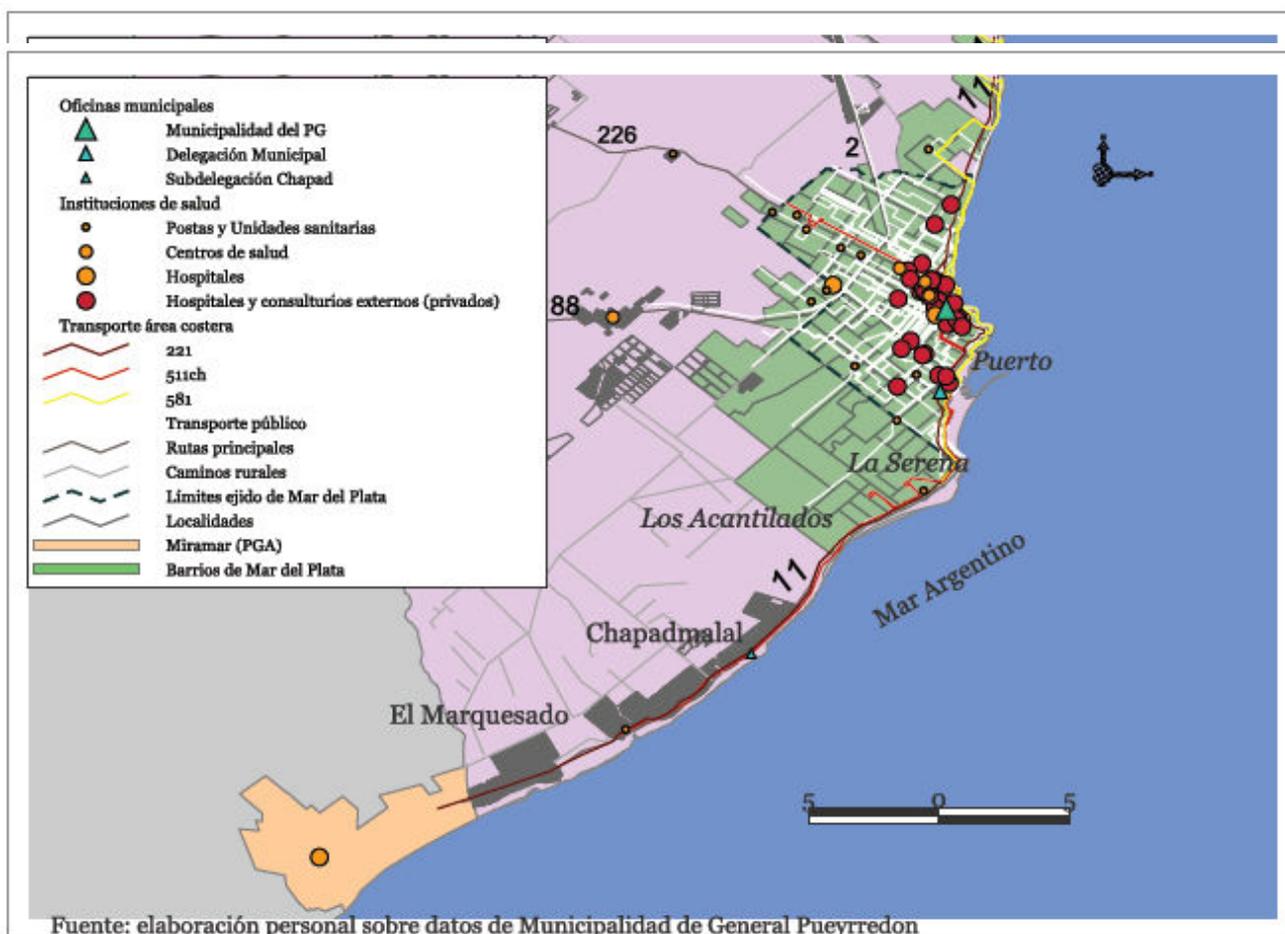
Las *posibilidades* se ofrecen a la población (Mapa 3) pero no todas son de libre acceso. Por ejemplo, el uso del transporte público está mediado por el valor del pasaje y el acceso a atención médica en instituciones privadas requiere de obra social o el pago de los honorarios correspondientes. Por su parte, las instituciones públicas (sanitarias y educativas) ofrecen variedad de servicios pero en ocasiones es difícil el acceso concreto por dificultades inherentes a la organización presupuestaria en los tres niveles de estado.

Otra particularidad de las posibilidades es su elevada concentración en la ciudad de Mar del Plata, sobre todo en los barrios más antiguos y consolidados. El diseño de los recorridos de transporte público también permite notar, a simple vista, como ayuda a reproducir disparidades socio-territoriales por las dificultades (baja frecuencia, recorridos lineales y costo monetario) de acceder a determinadas zonas del distrito. Las *competencias* de movilidad son desemejantes por género y reflejan cómo es posible concretar o no las posibilidades. La conjunción entre competencias y posibilidades indica la disponibilidad de capital (Lévy 2002) y por tanto tiene como resultado diferentes estrategias de *commuting*. Se detallan a continuación características de la movilidad cotidiana desde las tres unidades espaciales que conforman el área de estudio, enfatizando en las características de los capitales (económico, cultural y social y territorial)

El Marquesado. Entre las mujeres prima el nivel educativo bajo (primario-secundario incompleto). La mitad de las entrevistadas tiene vehículo propio (automóvil o moto), aunque en algunos casos no es de uso exclusivo sino que se comparte con otros miembros del hogar. En cuanto al empleo, todas trabajan en Miramar. Para los hombres la situación educativa es similar, al igual que la disponibilidad de transporte privado. El empleo, por el contrario, se concentra en la localidad, en tareas informales relacionadas con la construcción y el mantenimiento de parques. Es decir, las mujeres tienen menos opciones de empleo durante todo el año dentro del área de residencia ya que la demanda se concentra en tareas que usualmente desarrollan los hombres. Durante el verano hay algunos cambios porque acompañando el desarrollo de la temporada turística se incrementa la demanda en tareas domésticas, preparación de comidas y empleo en complejos vacacionales.

Chapadmalal. El nivel educativo de las mujeres es muy bajo-bajo (sin instrucción-secundario incompleto), categoría que se traduce en una inserción laboral preferentemente en servicios turísticos o domésticos, casi en su totalidad dentro del poblado. Más de la mitad de las mujeres entrevistadas cuenta con un vehículo en el hogar, circunstancia que les permite desarrollar actividades en un amplio recorte territorial. También es importante el apoyo de familiares y amigos, por ejemplo en el cuidado de los menores o en el acceso al trabajo. Los hombres detentan un nivel educativo bajo-medio (primario-secundario completo), todos los entrevistados están empleados y solo la mitad ejerce sus actividades laborales en Chapadmalal. La variedad de empleos mostró la preeminencia de Mar del Plata y Miramar, por ende, el mejor nivel educativo abre puertas a otros tipos de inserción laboral. También para los hombres es notoria la relevancia de contactos sociales en el área residencial.

Los Acantilados. Las residentes en este barrio tienen un nivel educativo bajo-medio (primario-secundario completo), entre ellas es baja la proporción de poseedoras de un vehículo propio. Además, no son muchas las mujeres que tienen familiares o amigos dentro del área residencial. Casi la totalidad de las encuestadas está empleada y más de la mitad hace sus labores en Los Acantilados. En cambio los hombres trabajan tanto en el barrio como en Mar del Plata y tienen una condición educativa similar a la de las mujeres.



Mapa 3. Posibilidades de movilidad

El estudio de la relación entre posibilidades y competencias de movilidad pone de manifiesto el mayor acceso a las posibilidades por parte de los hombres y cierto grado de equiparación de género cuando las personas tienen su propio vehículo, hecho que supone la reducción de algunos obstáculos. Este escenario se relaciona con el capital cultural y económico que les permite acceder a otras opciones para satisfacer necesidades en materia de compras o gestiones.

Es incuestionable que el conocimiento constituye un capital clave para la mayor eficiencia en la realización de tareas habituales, esencialmente los trámites. Un detalle es que son los hombres de las tres unidades espaciales quienes se dirigen a las oficinas municipales de Estafeta Playa Chapadmalal o la Delegación del Puerto, mientras que las mujeres recurren solo a la sede principal del municipio, debiendo disponer de más tiempo y dinero para llegar hasta el centro de Mar del Plata. Del mismo modo los hombres aprovechan mejor las oficinas provinciales de Miramar, que constituyen una opción para resolver algunas gestiones tributarias.

Una posición destacable concierne a mujeres y hombres residentes en Chapadmalal, quienes cuentan con un rico capital social dentro de la localidad. Esta particularidad les permite establecer estrategias para acceder al empleo, incorporando al mismo tiempo formas de cuidado de los hijos a través de las redes de familiares o amigos. Chapadmalal se distingue, en este punto, del resto de las localizaciones, por la relevancia que tienen las redes sociales en los procesos de radicación y, *a posteriori*, en el desenvolvimiento cotidiano. Los vínculos sociales fuertes y densos hablan también de la mayor antigüedad del poblamiento en comparación con El Marquesado y Los Acantilados.

Movilidad según actividades

Para visualizar y examinar los tipos de movilidad según género se ha recurrido a la construcción de cartografía de flujos. Los mapas 4 y 5 resultan imprescindibles para observar las disimilitudes de género, en especial la conjunción entre intensidad y extensión en el caso de las mujeres. Se presenta en los siguientes párrafos una reseña de cada tipo de movilidad.

Empleo. Los datos sobre la movilidad por trabajo muestran que entre los hombres hay desplazamientos de gran extensión que abarcan inclusive otros distritos (Partido de General Alvarado, Partido de Tandil). Aunque en varios casos se registra la inclusión laboral dentro de las áreas residenciales (Foto 1), las mayores proporciones corresponden a Mar del Plata y Miramar, seguidas por Chapadmalal.



Fotos 1 y 2. Tareas informales relacionadas con el turismo, Chapadmalal. Archivo personal, enero de 2011.

En cuanto a las mujeres, suelen trabajar en proximidades de su área residencial, especialmente las habitantes de Los Acantilados y Chapadmalal, estado que descubre cierta constricción espacial en el acceso al mercado de trabajo. El empleo en Chapadmalal o en Los Acantilados tiene que ver mayoritariamente con tareas vinculadas al turismo (empleo en hoteles) y con labores de cuidado doméstico, preparación de comidas (Foto 2), venta de ropa o productos cosméticos dentro de un área territorial reducida prácticamente al barrio. Pese a las semejanzas las residentes en Los Acantilados muestran una mayor disposición a emplearse en Mar del Plata, lo que puede estar vinculado con la escasa distancia desde el barrio hacia áreas más consolidadas de la ciudad. Un escenario similar se advierte en El Marquesado.

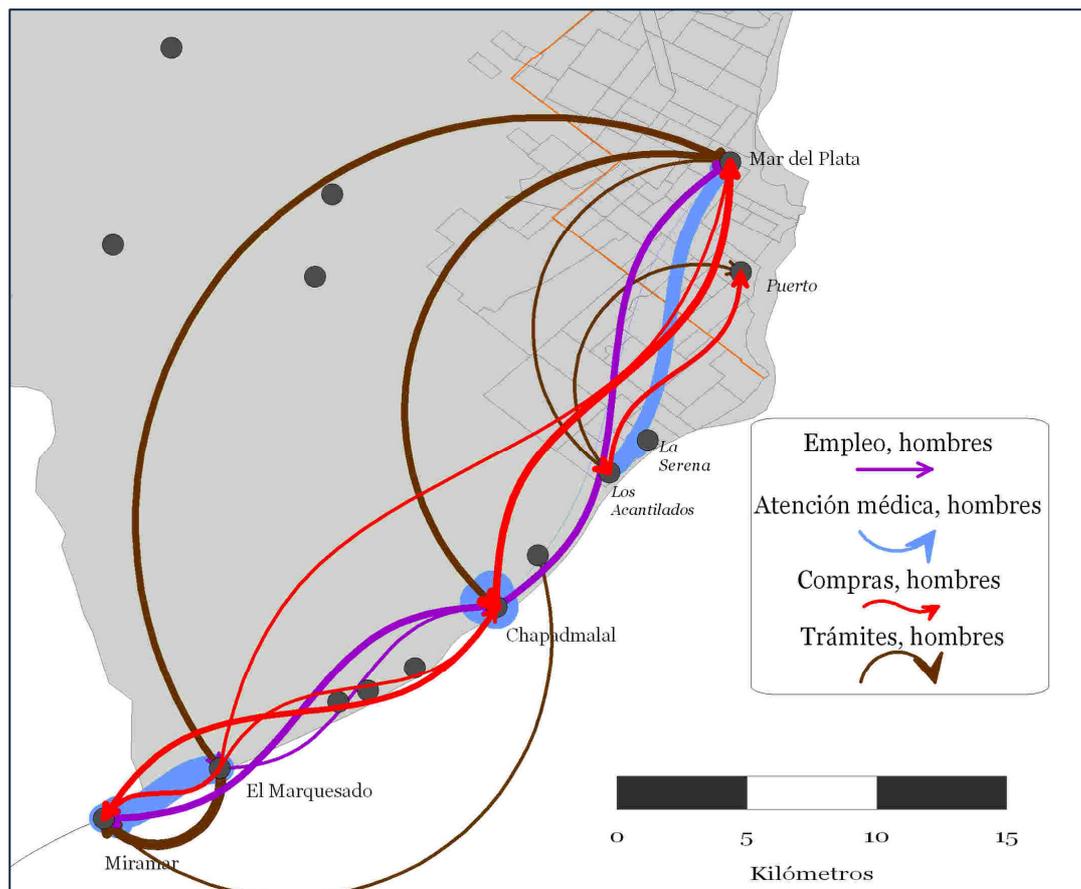
A diferencia de lo que ocurre con los hombres, no están tan concentrados los movimientos laborales según áreas de destino, observándose la diversificación de localizaciones (Mar del Plata, Puerto, La Serena, Chapadmalal y Miramar).

Las compras, el abastecimiento del hogar. Tanto entre hombres como mujeres residentes en Chapadmalal y Los Acantilados se distinguen tres situaciones que coexisten y se diferencian entre sí por la periodicidad y el tipo de bienes adquiridos en cada circunstancia:

- la notoria preferencia por las compras de “todos los días” (leche, pan, frutas y verduras) en los comercios cercanos a sus viviendas
- la opción por los supermercados de Miramar o Mar del Plata queda reservada en general para las compras que abarcan distintos rubros y que se llevan a cabo desde una vez por semana a una vez por mes
- en una posición opuesta se identificaron algunas situaciones de aversión por las compras en el barrio (por precios elevados, falta de variedad en productos o marcas) o en Mar del Plata (porque no les agrada ir hasta la ciudad)

Por último, quienes habitan en El Marquesado no tienen alternativas comerciales durante la mayor parte del año, con lo cual hombres y mujeres se ven obligados a concretar las compras generalmente en Miramar.

En las mujeres es más evidente que en los hombres la realización de recorridos combinados, donde se aprovecha un viaje para la concreción de otras actividades. Por ejemplo, comprar en los supermercados de la ciudad luego del horario de trabajo.



Mapa 4. Movilidad territorial habitual de los hombres.
Fuente: elaboración personal en base a datos primarios

Atención médica. Es notable la mayor predisposición femenina para asistir a consultas médicas propias o de los hijos, mayoritariamente con fines preventivos. Entre las residentes de Chapadmalal y Los Acantilados se nota el protagonismo de Mar del Plata como destino para recibir servicios sanitarios programados. Por su parte, entre las habitantes de El Marquesado se identifica una mayor preferencia por el hospital público de la ciudad de Miramar, complementando estas visitas con alguna consulta en Chapadmalal o en Mar del Plata.

Los hombres, concentran sus desplazamientos sanitarios en Chapadmalal o en Miramar, en instituciones públicas, sin aludir a fines preventivos sino a asistencia en caso de urgencia. Por su parte, los

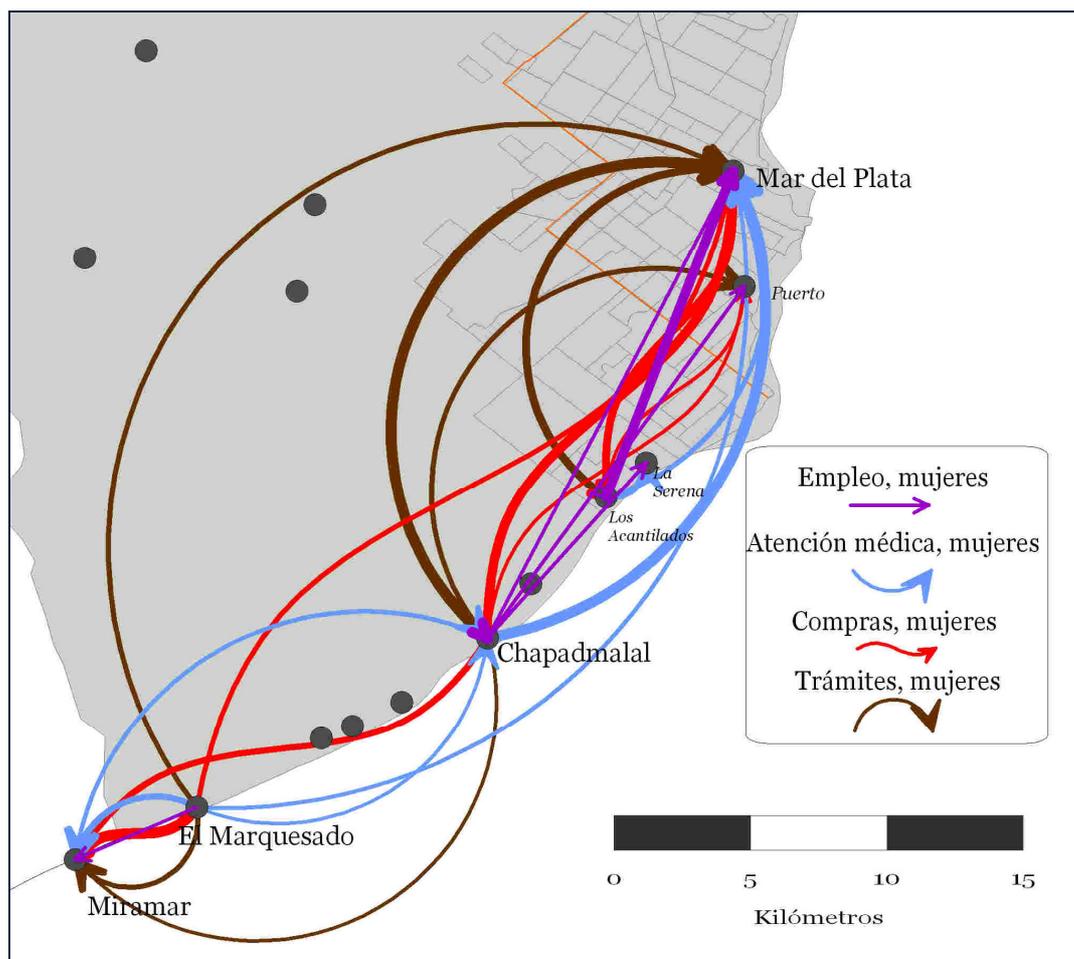
habitantes de Los Acantilados recurren preferentemente a La Serena, Mar del Plata y el Puerto⁶.

Trámites o gestiones. Por las características del área de estudio es elevada la fluidez de desplazamientos para el cumplimiento de gestiones en oficinas públicas o bancarias. Desde El Marquesado hay una fuerte predisposición por la concurrencia a Miramar, aunque los trámites municipales deben realizarse forzosamente en dependencias de la Municipalidad de General Pueyrredon (delegación Puerto o sede central). En esta localidad son principalmente los hombres quienes se dedican a las gestiones.

En cambio, desde Chapadmalal y Los Acantilados es más elevada la movilidad por trámites entre las mujeres quienes también conciertan esta actividad con otras (trabajo, compras).

Al igual que en la movilidad por compras hombres y mujeres recurren con asiduidad a los servicios ofrecidos en el barrio Puerto de la ciudad de Mar del Plata.

⁶ El Puerto de la ciudad de Mar del Plata organiza un barrio que originariamente formó parte del llamado Pueblo de Peralta Ramos o Pueblo de los Pescadores, incorporado al ejido de Mar del Plata a mediados del siglo XX. Aún en la actualidad el Puerto tiende a reconocerse y distinguirse de la ciudad de Mar del Plata por la rica historia que acarrea, por su identidad y por su centro de servicios con instituciones bancarias públicas y privadas, registro civil, sucursal del Correo Argentino, Delegación Municipal, servicios médicos y educativos públicos y privados y variada oferta comercial. En consecuencia, este recorte territorial tiene también un variado mercado laboral en los tres sectores de la economía.



Mapa 5. Movilidad territorial habitual de las mujeres
Fuente: elaboración personal en base a datos primarios

A continuación se pasará de la observación y análisis de flujos a la comprensión de los espacios vividos, en tanto tienen un papel primordial en los procesos de territorialización.

El espacio vivido, significados sobre la movilidad y los lugares transitados

Los discursos de los residentes ofrecen la posibilidad de identificar un espacio vivido delimitado por significados acerca de la cotidianidad y los desplazamientos territoriales asociados. Se distinguen, en efecto distintas narrativas sobre los modos de transporte, los lugares preferidos o eludidos y la naturaleza.

Se utilizan para interpretar los sentidos del espacio vivido las narrativas obtenidas en Chapadmalal y El Marquesado, así como comentarios de los sujetos registrados en las entrevistas semi-estructuradas.

Un elemento protagónico es el transporte, en especial el público ya que ejerce una gran influencia en los modos de movilidad y en la construcción de sentidos ligados con la libertad y las opciones.

Acerca del servicio de transporte público los sujetos hacen una valoración intermedia que no ayuda a reducir la sensación de lejanía. El área de estudio se relaciona con Mar del Plata a través de tres servicios, con diferentes frecuencias: el 221 (Rápido del Sur), el 511 (Peralta Ramos) y el 581 (25 de Mayo). El primero tiene una frecuencia de treinta o cuarenta minutos, según el momento del día, su pasaje es el más costoso y vincula a todas las localidades de la costa desde Miramar hasta Santa Clara del Mar (Partido de Mar Chiquita). La Empresa Peralta Ramos tiene alcance local y cubre el trayecto entre la calle Ramón Carrillo (ex 244) y Avenida Luro (Mar del Plata), y El Marquesado. Es decir, se trata del servicio que brinda mayores posibilidades de conexión ya que atraviesa casi toda la ciudad de Mar del Plata. En la actualidad ofrece hasta El Marquesado ocho servicios diarios, de modo que a la distancia se suman el tiempo de viaje, el costo y la escasa frecuencia⁷, cuestiones que aparecen de forma reiterada en los discursos de los sujetos, referidos a distintas situaciones.

“Malísimo, caro, viajás como hacienda. Hay dos remiserías truchas [ilegales], por ahí subís al coche y el chofer está alcoholizado y a la policía la arreglan con una cajita de vino” (Nélida, 62 años, Chapadmalal)

“Acá estamos menos cómodos por el tema de la movilidad” (José, 28 años, Chapadmalal)

“Es muy dura la vida acá. Te pasa algo y el colectivo pasa cada media hora y a la noche cada 40 minutos...” (Ariel, 40 años, Chapadmalal)

Para los residentes en Los Acantilados, a las opciones de las líneas 221 y 581 se suman dos variantes de la 511⁸, con lo cual se incrementan las frecuencias, pero con distintos trayectos a cubrir para llegar a las paradas correspondientes, e incluso en el caso del rondín, con combinación en el Alfar.

Los estudiantes viajan gratis (enseñanza primaria) o con descuento (enseñanza secundaria), sin embargo, en el caso de los más pequeños la situación es complicada ya que suelen ir acompañados por un adulto que sí abona el pasaje. En consecuencia, para acotar los gastos se eligen

⁷ Los servicios a Chapadmalal y El Marquesado son ocho veces al día, cada dos horas. Según se pudo saber (entrevista con personal de Empresa Peralta Ramos, 14 de octubre de 2012), la extensión del servicio hasta El Marquesado a partir del mes de agosto muestra un constante aumento del número de pasajeros, hecho vinculado con la demanda establecida por los pobladores del área sur.

⁸ La línea 511 que llega a Los Acantilados por Av. Edison tiene una frecuencia de 20 minutos, incrementada en los últimos meses por solicitud de la Asociación Vecinal de Fomento. Por su parte el rondín tiene una frecuencia de 40 minutos y en el Alfar los pasajeros deben abordar otro colectivo que tiene una periodicidad de 20 minutos (entrevista con personal de Empresa Peralta Ramos, 14 de octubre de 2012)

formas alternativas de recorrer los trayectos, como el uso de las bicicletas, motos o la realización de caminatas.

Especialmente las mujeres han enfatizado en el alto costo que significa ir a Mar del Plata, por el valor del pasaje, la necesidad de conjuntar con otro transporte para acceder a los distintos barrios de la ciudad y el tiempo que insume. También ponen de relieve el elevado precio del pasaje a Miramar.

Otra contrariedad reside en que los colectivos no ingresan a los barrios y los pobladores deben acercarse a la ruta (Fotos 3 y 4), coyuntura que en algunos casos obstaculiza la movilidad diaria por la cantidad de cuadras que se deben transitar. Por tanto en las mujeres se identifica la sensación de falta de libertad para movilizarse.

“Yo si tengo que ir a Miramar tomo el colectivo, es lo que más uso. El servicio del colectivo es bueno, no me puedo quejar... Acá salgo menos, tengo que caminar hasta la ruta para tomar el colectivo. Cuando llueve estoy encerrada. Tenés que tener un vehículo sí o sí, eso es lo que te complica, estoy más encerrada, allá tenía más libertad” (Laura, 40 años, Chapadmalal)



Fotos 3 y 4. Caminando por Chapadmalal. Archivo personal, enero de 2011.

En relación con las dificultades de movilidad, también se tiene en cuenta el rol de la naturaleza. La naturaleza, representada por los fenómenos meteorológicos, el verde y la topografía ondulada, a veces puede ser hostil. Hay numerosas áreas donde con facilidad se producen anegamientos, hecho que dificulta la llegada a las escuelas de la zona, el acceso a la ruta o a los comercios instalados en sus proximidades. Otra cuestión se relaciona con el clima y la crudeza de los inviernos, que parece mayor a la padecida en otros ámbitos por la inexistencia de gas de red, lo que determina elevados gastos en gas envasado o leña. Se nota que en especial para mujeres y niños, la naturaleza puede presentar un cariz negativo. La lejanía respecto de las ciudades es un factor que ayuda a sentirse en la naturaleza pero, al mismo tiempo, da lugar a cierto confinamiento territorial. Entre las mujeres una expresión recurrente es

“falta de libertad”, referida las limitaciones para movilizarse según los deseos o necesidades, falta de libertad que es congruente con la distancia, lo esporádico del transporte público y el desafío, en ocasiones, de llegar hasta la ruta.

A diferencia de lo planteado por Alicia Lindón, al hablar de confinamiento no se observa en el área de estudio que este se produzca por la imposición de códigos socio-culturales ajenos al actor o que este no puede adoptar (Lindón 2006). El estar confinadas (en general las mujeres) es el resultado de un escenario definido por la variedad de elementos mencionados en párrafos anteriores. Por tanto, las mujeres que manifiestan este sentido indican cómo este se vincula con restricciones que de algún modo hasta pueden considerarse temporarias.

Por otra parte, tanto hombres como mujeres ponen énfasis en la posesión de un vehículo propio y también en caminar o utilizar las bicicletas cuando las distancias lo permiten. Tener un auto o una moto es vivido por las mujeres como el modo de adquirir mayor libertad.

“...acá está toda mi familia. Igual me gustaría vivir más en el centro, en Mar del Plata. Me gustaría tener más independencia, comprarme una moto” (Andrea, 22 años, Los Acantilados)

“...tenía coche, ahora tengo una moto. Acá es mejor, más libre, más aire, más pureza...” (Miguel, 77 años, El Marquesado)

“Hacemos todo caminando, camino unas trescientas cuadras por semana para llevarla a ella al colegio, también la voy a buscar. A veces uso la bicicleta. Pero el auto lo tengo roto y el colectivo es muy caro” (Oscar, 48 años, Chapadmalal)

Las posibilidades de movilidad y acceso, aunadas a las competencias y a la subjetividad de la relación habitante-espacio vivido, tienen la capacidad de revelar los lugares visitados con cierta asiduidad según el agrado que se tiene por ellos o simplemente la necesidad de realizar alguna actividad.

En algunas situaciones hombres y mujeres proponen miradas diferentes, aunque no están marcadas únicamente por relaciones de género sino por los capitales gozados en cada caso. Es esta circunstancia en particular la que contribuye a delinear dos tipos de relaciones con el espacio de residencia y su principal componente la “naturaleza”. Hombres y mujeres con disponibilidad de capitales combinados de distintas formas entre sí suelen manifestar sentidos positivos, exaltando las virtudes de residir en este tipo de lugares.

“Chapadmalal es mi lugar en el mundo, yo amo la naturaleza, es decir, el verde, el aire, el mar. Si esto lo tenés que pagar ¿cuánto

te sale?, el que viene de Buenos Aires paga por estar acá y nosotros lo tenemos gratis, todos los días. El verano es hermoso, el invierno también, me ha tocado mojarme para ir a tomar el colectivo pero cuando llegás a la ruta y ves el mar no te importa nada ¿cuánto tendría que pagar para disfrutar de esto?” (Oscar, 48 años, Chapadmalal)

“Mar del Plata es una ciudad más, a mi las ciudades no me gustan. Voy a Mar del Plata y me quiero volver porque no es mi entorno, pero no pienso que es una ciudad de mierda, pasa que no es mi lugar. Yo creo mucho en lo natural” (Gustavo, 39 años, Chapadmalal).

“Acá todo me hace sentir cerca de la naturaleza. Me gusta caminar, el pasto, las flores ¿viste las margaritas que hay?, el mar. Es el mar donde recargo energías” (Eva, 68 años, Chapadmalal)

Por su parte, quienes tienen menor capital económico (por ejemplo carencia de dinero para pasajes, falta de un vehículo propio) o cultural (no tienen permiso de conducir o lo tienen pero no disponer de destreza para conducir el vehículo de la familia) son los que manifiestan mayores inconvenientes.

“Acá hay mucha paz pero me siento aislada. Me embrutecí, no hablo con nadie, no tengo ganas de leer. Es aburrido, lo único que se puede hacer en el barrio es caminar por la [calle] 24” (Lorena, 47 años, Los Acantilados)

“... nos gusta vivir acá, pero es medio incómodo porque no tenés nada. Hay que venir en remis y tenés que manejar todo en Miramar” (Fabiana, 42 años, El Marquesado)

“Mar del Plata me queda lejos, así que de las cosas de la municipalidad se encarga él [el marido] porque tenemos una camioneta vieja que solo él puede manejar. Acá salgo menos, tengo que caminar hasta la ruta para tomar el colectivo. Cuando llueve estoy encerrada. Ahora mucho no puedo hacer, se complica porque todavía es chiquito [el bebé] y si hace frío, si llueve o hay viento no puedo salir. La tierra, ver animales sueltos, me hace sentir cerca de la naturaleza, a mi marido le gusta cosechar y sembrar, hizo quinta y a mis hijas les gusta ayudarle. Yo sufro el frío, en invierno no salgo, me lo paso pegada a la estufa” (Laura, 40 años, Chapadmalal)

Sentir amenazas latentes, desconfianza por los lugares que se transitan o incluso por las personas con las que estos se comparten, es un fuerte estímulo para restringir los desplazamientos o buscar localizaciones alternativas para cumplir con las demandas del hogar. Exaltar las virtudes, las bellezas del lugar, por otro lado, son alicientes para sostener la radicación a largo plazo. Resulta importante, de esta forma, agrupar los sentidos identificados como componentes de relaciones topofílicas o topofóbicas (Tuan 2007). La topofilia "puede definirse con amplitud para incluir todos los vínculos afectivos del ser humano con su entorno material" (Tuan 2007: 130). Los lazos topofílicos pueden gestarse por la apreciación estética, por sensaciones táctiles (como gozar del aire puro) o por la historia nacional y personal construida en relación directa con el territorio. En sentido opuesto, las relaciones topofóbicas aluden a conexiones negativas entre sujeto y espacio.

Entre las mujeres es más notoria la identificación de las ciudades bajo una relación topofóbica y el encuadre topofílico para los pequeños poblados. En el surgimiento de ambas definiciones es relevante el contraste entre lugares, destacando para las localidades la tranquilidad, la seguridad, los paisajes asociados con la idea de naturaleza, la buena convivencia entre vecinos, dentro de los más destacados. Las ciudades, por el contrario, se califican a partir de sentidos de peligro, de locura.

"Yo me crié en el campo y nos vinimos a Santa Rosa [del Río Primero, Córdoba], que es un pueblo. Me gusta lo tranquilo. Por eso le tengo terror a Mar del Plata, pero acá estoy tranquila, yo vivo sola y acá somos todas viudas ¿dónde la gente vive sola con la tranquilidad de acá?" (Nélida, 62 años, Chapadmalal)

"En Mar del Plata están todos locos, trato de ir poco y nada" (Gabriela, 35 años, Chapadmalal)

"... cuando bajo de los colectivos en Buenos Aires tengo miedo que acá no lo tengo. Yo cuando vuelvo de Buenos Aires llegué a Mar del Plata y soy otra persona. Te acostumbrás a la tranquilidad, te acostumbrás mucho" (Susana, 53 años, El Marquesado).

La topofilia por los poblados también se advierte en los discursos masculinos. En cambio no enuncian, en líneas generales, una topofobia tan acentuada por las ciudades próximas al área de estudio, pero sí hacia las urbes en las que alguna vez residieron.

"... prefiero estar acá, la tranquilidad, Quilmes [Área Metropolitana de Buenos Aires] me volvió loco" (Fernando, 36 años, Chapadmalal)

“Mis hermanas viven en Buenos Aires [Ciudad Autónoma de Buenos Aires]. Pero tengo los animales y no me puedo ir, ¿a qué vas a ir allá que la gente está enloquecida?” (Raúl, 52 años, El Marquesado)

“Ya nos gusta cada vez menos ir a Mar del Plata, vamos obligados, vamos lo menos posible. De Miramar no quiero saber nada. Allá tuve un tiempo muy malo...Tuve muchos problemas. Como tengo malos recuerdos no me gusta ir, si voy es obligado” (Oscar, 48 años, Chapadmalal)

Los términos conectados con la locura, el miedo e inclusive el odio, aparecen en numerosas narrativas y demuestran la subjetividad que separa a las personas de determinados lugares. De forma contraria, los espacios vividos están signados por relaciones positivas entre sujetos y espacio, en general articuladas en torno al par naturaleza-tranquilidad. Ligar la vida en las grandes ciudades con la locura de sus ciudadanos y, en consecuencia, la construcción de un territorio rechazado por los pobladores de las pequeñas localidades es parte del proceso de expansión de la vida urbana, la velocidad, el consumo desmedido, la multiplicación de la movilidad territorial en su heterogeneidad. Aquí no se aprecian distinciones por género sino que aparenta existir un acuerdo que trasciende inclusive todo tipo de diferencias socio-culturales y que constituye un eje de la identidad territorial de los pequeños pueblos.

Al hablar de los lugares que se eluden, o bien los que se recorren solo en casos inevitables, cabe referir con mayor detalle al sentido de peligro, el que “afecta a lo que percibe el sujeto aquí y ahora, pero también hace una comparación espontánea con otros lugares en los que también sintió peligro y con otros en los que sintió confianza y seguridad” (Lindón 2006: 17).

En relación con los sentidos de peligro es ostensible la aversión femenina por las ciudades, sin distinguir recortes territoriales específicos sino indicando simplemente las zonas que recorren cuando es necesario. A esto se suma que muchas entrevistadas residían anteriormente en el Área Metropolitana de Buenos Aires, con lo cual asocian directamente ciudades sin sopesar las diferencias que existen entre las urbes.

Se trata de un aspecto, no obstante, en el cual las diferencias de género parecen diluirse cuando se menciona a las pequeñas localidades. El sentido de peligro se construye, en principio, por la confrontación con lo vivido y con lo que se transita a diario. Las personas, en especial las mujeres, reconocen sentirse inseguras, aterrorizadas, alertas, en ciudades como Mar del Plata o en aquellas pertenecientes al Área Metropolitana de Buenos Aires: Ramos Mejía, Berazategui, Quilmes, Avellaneda o Capital Federal. No sucede lo mismo con la vecina

Miramar, ciudad que ante la mirada de algunos de sus asiduos visitantes es segura y tranquila.

“Acá me siento segura, en Miramar también pero en Mar del Plata no, siento inseguridad, estoy alerta, me pasa como en Buenos Aires. Pero no me da miedo, aunque no conozco mucho, solo el centro” (Laura, 40 años, Chapadmalal).

“...el barrio ahora está tranquilo. A Mar del Plata no vamos mucho, pero cuando vas sabés que tenés que andar con cuidado” (Liliana, 49 años, Chapadmalal).

“Fijáte que las luminarias están todo el día prendidas, pero se necesitan de noche, no ahora. Igual acá podés andar por la calle a las cuatro de la mañana y no pasa nada” (Oscar, 48 años, Chapadmalal).

En antagonismo con el sentido de peligro, se encuentra la seguridad. La seguridad plena es patrimonio exclusivo de los nuevos residentes, quienes remarcan la existencia de delitos sólo en “las casas de turistas” o “en casas de verano”. Los habitantes más antiguos, por el contrario narran una seguridad relativa y reconocen cambios en los últimos años, evidenciados en el incremento de los delitos aún en residencias de pobladores estables⁹.

“Acá hay algunos problemas de seguridad, a mi no me pasó nada...Me siento segura [tiene toda la casa abierta]. En Mar del Plata tratamos de no pasar por ahí, donde está la villa en la calle Lamadrid. Pero nunca tuvimos problemas y vamos tranquilos a todos lados. En Miramar igual, voy a los mismos lugares y no hay problema” (Eva, 68 años, Chapadmalal).

“...Además se puso pesado, asaltan casas cuando saben que hay mucha gente, un asado, un festejo. El año pasado hubo dos casos, los encapuchan a todos, secuestran al dueño y lo llevan a sacar plata de los cajeros. ¿Cómo nadie se da cuenta?. Seguro que tienen alguien que colabora” (Gustavo, 39 años, Chapadmalal).

“Acá falta un poco de seguridad, la policía pasa cada tanto, cuando los llamas están” (Ernesto, 39 años, El Marquesado)

⁹ Cfr. las siguientes notas periodísticas. “Vecinos de Playa Chapadmalal preocupados por ola de inseguridad”, 15 de diciembre de 2009. *Diario El Atlántico*, Mar del Plata y “Vecinos de la zona sur aseguran que no circulan móviles policiales”, 17 de diciembre de 2009. *Diario El Atlántico*, Mar del Plata.

Predomina, no obstante, la sensación de que nada malo puede ocurrir: la presencia de tranqueras, portones, ventanas, todo abierto, hace que cualquier visitante acuerde con la sensación de seguridad, y falta de peligros, expuesta en muchos relatos

Consideraciones finales

Llegar al final del análisis implica volver sobre los propios pasos a fin de retomar el objetivo propuesto, es decir, aportar conocimiento sobre las diferencias de género en la movilidad territorial cotidiana y en la construcción del espacio vivido.

Respecto de la movilidad, los resultados expresan que la movilidad femenina es más intensa y variada, pero tiene mayor dependencia del transporte público. De este modo se constata el dispar acceso a los modos de transporte más eficientes entre hombres y mujeres. Igualmente se comprueba que dentro de las localidades las mujeres dependen más de su esfuerzo y desarrollan numerosas tareas habituales casi sin auxilio de modos de transporte a motor.

Por otra parte, examinar la relación entre posibilidades y competencias de movilidad indica que en general los hombres tienen mayor acceso a las posibilidades y que se verifica cierto grado de equiparación de género cuando las personas pueden disponer de su propio vehículo, hecho que supone la reducción de algunos obstáculos. Esta situación se relaciona con el capital cultural y económico que les permite acceder a una variedad de opciones para satisfacer necesidades en materia de compras o gestiones.

Luego, es incuestionable que el conocimiento constituye un capital clave para la mayor eficiencia en la realización de tareas habituales, esencialmente los trámites o gestiones. Son los hombres de las tres unidades espaciales quienes se dirigen a las oficinas municipales de Estafeta Playa Chapadmalal o la Delegación del Puerto, mientras que las mujeres recurren solo a la sede principal del municipio, debiendo disponer de más tiempo y dinero para llegar hasta el centro de Mar del Plata. Del mismo modo los hombres aprovechan mejor las oficinas provinciales de Miramar, que establecen una opción para resolver algunas gestiones tributarias.

En resumen, se divisaron diferentes configuraciones espaciales, caracterizadas por las modalidades de uso del espacio (lugares de frecuentación y modos de transporte) asociadas a las posibilidades y competencias de movilidad. En este tipo de análisis todos los lugares y trayectos parecen tener la misma jerarquía y se desdibujan las diferencias subjetivas. Por tanto, la vida cotidiana aparenta estar hecha de repeticiones, forjadas por personas que no eligen qué hacer ni dónde. El tratamiento del territorio como espacio vivido o lugar permite observar las movilidades desde el punto de vista de los sujetos.

Las asimetrías de movilidad según género guardan relación con los sentidos que bosquejan cada espacio vivido, ambas facetas del *commuting* contribuyen a la construcción del territorio costero sur. Los

espacios vividos femeninos y masculinos se asemejan por vínculos topofílicos con el área de residencia y otras zonas recorridas sin temor, sin inseguridad, con placer. No obstante, para las mujeres lo placentero se vuelve fácilmente hostil cuando las condiciones del tiempo, o sus consecuencias, obstaculizan la vida cotidiana. La contracara de las relaciones topofílicas son los espacios transitados o usados solo por obligación, por los cuales los sujetos sienten aversión. Estas antipatías son muy marcadas entre las mujeres, con lo cual se nota con fuerza la división entre espacio vivido y espacio recorrido por las obligaciones. Los hombres no expresan tanta animadversión por Mar del Plata o Miramar, hecho que denota su mejor posicionamiento en la vinculación posibilidades-competencias de movilidad y una subjetividad negativa menos intensa hacia las urbes.

Los resultados obtenidos no responden todas las inquietudes respecto de la relación subjetividad, movilidad y género, pero constituyen un primer aporte que llama la atención sobre puntos críticos vinculados con la gestión y planificación del territorio. Es decir, en las “nuevas” localidades, en las áreas de expansión, es donde la planificación urbana y las inversiones en infraestructura y servicios deberían tener mayor presencia. De esa manera se lograría reducir la brecha de género y también las disparidades socio-territoriales dentro del mismo distrito.

Para finalizar, el recorrido a través de la movilidad territorial y los espacios vividos según género muestra el interés de profundizar los conocimientos mediante la combinación de fuentes de datos y miradas que se acercan o alejan, como en un juego con múltiples lentes, proceso dinámico que permite comprender al territorio a partir de una mirada área, desde la perspectiva de los sujetos o recurriendo al uso sincrónico de ambas modalidades.

Referencias

- ARES, S. Espacio de vida cotidiano, espacio vivido y territorio en Chapadmalal, Partido de General Pueyrredon. Tesis de Maestría. UNQ. Defendida el 24 de noviembre de 2011. INÉDITA
- CEBOLLADA, Á. Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. En: Documentos de Análisis Geográfico. 18. Barcelona, 2006. pp. 105-121
- COURGEAU, D. Nuevos enfoques para medir la movilidad espacial interna de la población. En: Notas de Población, N° 50, Santiago de Chile. CELADE, 1990
- FREIRE DE MELLO, L. y MARÁNDOLA, E. (Jr.). Life spaces, mobility and the metropolis: dialoguing with geography. En: XXV CONFERENCIA INTERNACIONAL DE POBLACIÓN. Unión Internacional para el Estudio Científico de la Población. Tours, Francia, 18 al 23 de Julio, 2005. URL: <http://iussp2005.princeton.edu> [Obtenido en mayo de 2008]
- GARCÍA PALOMARES, J. C. Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. En: Eure. Vol. XXXIV, N° 101. Santiago de Chile, 2008. p. 5-24
- HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2004. 395 p.
- JIMÉNEZ, M. A. Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. En: SEMINARIO-TALLER LOS CENSOS DE 2010 Y LA MIGRACIÓN INTERNA, INTERNACIONAL Y OTRAS FORMAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL. Santiago de Chile, 10 al 12 de diciembre de 2008. CEPAL.
- LÉVY, J. Os novos espaços da mobilidade. En: Geographia, núm. III-6. Rio de Janeiro, 2002. p. 7-21.
- LINDÓN, A. Geografías de la vida cotidiana. En: HIERNAUX, D. y LINDÓN, A. (Directores) Tratado de Geografía Humana. México-UAM: Anthropos, 2007. p 356-400.
- LINDÓN, A. Territorialidad y género: una aproximación desde la subjetividad espacial. En: Ramírez Kuri, Patricia y Aguilar Díaz, Miguel (coords.) Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y

- significado en el espacio urbano contemporáneo. Barcelona: Anthropos, 2006. p. 13-33
- LUCERO, P. *En prensa*. El mapa social de Mar del Plata. En: Buzai, G. Mapas sociales urbanos. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- LUCERO, P. Población y poblamiento del Partido de General Pueyrredon. La combinación entre tiempo y espacio en la sociogeografía local. En: VELÁZQUEZ, G., LUCERO, P. Y MANTOBANI, J. M. (Autores y Editores) Nuestra Geografía Local. Población, urbanización y transformaciones socio-territoriales en el Partido de General Pueyrredon, Argentina, 1975-2000. Mar del Plata: GESPyT, FH, UNMDP, 2004. p. 37-76.
- MANTOBANI, J.M. ¿Qué es Mar del Plata? En: J.M. MANTOBANI (Ed) Habitando el Partido de General Pueyrredon. Mar del Plata: Suárez 2011. p. 9-24
- MENDOZA, C. Geografía de la población: cuantitativos versus teórico. En: Cuadernos de Geografía. N° 19, 2010. Bogotá, Colombia. p. 9-25
- MIKKELSEN, C. y VELÁZQUEZ, G. Comparación entre índices de calidad de vida. La población rural del partido de General Pueyrredon, 2001-2007. En: Norte Grande, Santiago de Chile. N. 45, mayo, 2010. p. 95-118.
- MIKKELSEN, C. No me banco las hormigas, yo me voy de la ciudad. En: SÁNCHEZ, L. (Ed) Observar y escuchar. Mar del Plata: EUDEM, 2007. p. 45-75.
- SABATÉ MARTÍNEZ, A.; RODRÍGUEZ MOYA, J.; DÍAZ MUÑOZ, M. Mujeres, espacio y sociedad: hacia una geografía del género. Madrid. Síntesis. 1995. 397 p.
- SAGUA, M. Habitar las localidades menores del Partido de General Pueyrredon. En: LUCERO, P. (Dir) Territorio y calidad de vida, una mirada desde la geografía local. Mar del Plata: EUDEM, 2008.
- SAGUA, M. Dinámica sociodemográfica y ambiente al interior del Partido de General Pueyrredon. En: VELÁZQUEZ, G., LUCERO, P. Y MANTOBANI, J. M. (Autores y Editores) Nuestra Geografía Local. Población, urbanización y transformaciones socio-territoriales en el Partido de General Pueyrredon, Argentina, 1975-2000. Mar del Plata: GESPyT, FH, UNMDP, 2004. p. 129-165.
- TUAN, Y. Topofilia. Barcelona: Melusina [1ª edición en español] 2007. 351 p.