

Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires



Andrea Inés Gutiérrez

CONICET / Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Malena Lucía Reyes

CONICET/ Centro de Estudios de Innovación Institucional para la Gobernabilidad Democrática, Universidad Nacional de Cuyo, Argentina

Recibido: 13 de septiembre de 2016. Aceptado: 29 de noviembre de 2016.

Resumen

En las últimas décadas, el suburbio de Buenos Aires se fue conformando como una yuxtaposición de islas periurbanas monofuncionales de baja densidad, que no conforman un tejido urbano compacto. Este proceso coloca la atención en la expansión de barrios cerrados y otros formatos de uso residencial; y también en usos comerciales y de empleo como los shoppings, hipermercados o parques industriales, tipologías monofuncionales relacionadas con una movilidad “auto intensiva”. Pero el suburbio mantiene otras islas, barrios precarios por la escasa dotación de equipamientos, funciones y servicios urbanos, incluyendo los de transporte. Este trabajo indaga en la movilidad cotidiana de mujeres que habitan en el conurbano precario, buscando poner en relación los diferentes factores que hacen a las desigualdades socio-espaciales, vinculados con la distribución territorial de usos del suelo, infraestructuras y servicios urbanos y de transporte, integrándolos en una dinámica de conjunto. Para ello estudia la movilidad cotidiana de mujeres en edad activa residentes en cuatro barrios del Partido de Moreno, ubicado en el oeste del Gran Buenos Aires, en la segunda corona de la conurbación. Las prácticas de viaje identifican sesgos de género asociados a las múltiples actividades que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada, bajo condiciones materiales que retroalimentan su vulnerabilidad.

Abstract

Women between freedom and obligation. Daily mobility practices in Great Buenos Aires. In the last decades, the suburb of Buenos Aires was shaping up as a juxtaposition of mono-functional low density areas which do not form a compact city. This process focus on the growth of gated communities, country clubs, farms, and other urban

Palabras clave

Movilidad cotidiana
Género
Ordenamiento Territorial
Conurbano de Buenos Aires

Keywords

Daily Mobility
Gender
Land Use Planning
Buenos Aires Suburbs

Palabras-chave

Mobilidade Quotidiana
Gênero
Ordenamento Territorial
Conurbação de Buenos Aires

residential forms; and also in commercial and employment uses, such as shopping centers, supermarkets or industrial districts, all of them forms that share a mono-functional land use bias and a “car intensive” mobility. But the suburb maintains mono-functional areas also within the compact city. They are not always low density or “car intensive” ones. They are neighbourhoods with poor equipment, functions and urban services, including transport. The inhabitants need travel to other neighborhoods to access goods, services and activities of the daily life. This work explores the daily mobility of women living in poor neighbourhoods, seeking to relate the different factors that make socio-spatial inequalities, both subjective and material ones, related to the distribution of land use, infrastructure and urban services and transport, and integrating them into a dynamic whole. It studies the mobility practices of women at working age living in Moreno, district located in the west of Buenos Aires, about 40 kilometers from the central city (Buenos Aires). Daily mobility is understood broadly, including daily and eventual trips to different motifs as part of daily life. Mobility practices identify gender biases associated with the many activities that women perform in their dual role in public and private sphere.

Introducción

...En el régimen neoliberal de la auto-explotación uno dirige la agresión hacia uno mismo. Esta auto-agresividad no convierte al explotado en revolucionario, sino en depresivo. Hoy el poder adquiere cada vez más una forma permisiva. En su permisividad, incluso en su amabilidad, depones su negatividad y se ofrece como libertad [...] Con mucha atención toma nota de los anhelos, necesidades y deseos...

Byung-Chul Han (2014)

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es la mayor urbe de Argentina y el escenario de marcadas desigualdades territoriales que acompañan su devenir a través de los distintos modelos urbanos y de movilidad de su historia reciente.

Si bien la desigualdad puede interpretarse como un rasgo estructural de la ciudad (de la RMBA, de la ciudad Latinoamericana y de la ciudad capitalista, en una consideración más general) vale distinguir que en los años '90 estas desigualdades se profundizan, en una particular remisión a dos rasgos: uno, a la ampliación de la brecha entre los que más y menos oportunidades tienen; otro, a la coexistencia en cuanto a la localización en el territorio. El destaque de ambos rasgos motiva su conceptualización, como dualización social y fragmentación espacial, respectivamente (Ciccolella, 2000).

Según Abba (2010) el crecimiento de estas últimas décadas se observa como una yuxtaposición de islas periurbanas monofuncionales de baja densidad que no conforman un tejido urbano compacto ni continuo en el territorio, pero que guardan relación con la distribución de los servicios básicos y las infraestructuras de transporte.

La expresión de Abba sintetiza en una metáfora el foco del debate sobre el modelo urbano y el modelo de movilidad de los últimos años, uno difuso y auto-intensivo. Este foco, que destaca la morfología espacial y busca dar cuenta de un proceso asociado a tipologías recientes como las urbanizaciones cerradas, paulatinamente va dando lugar a interpretaciones sobre las dinámicas de formación del suburbio que recuperan la concentración y desconcentración de la ciudad como aspectos estructurales de la urbanización capitalista, y también el diálogo de la baja densidad y la monofuncionalidad con otras tipologías (Varela y Vinuesa, 2012).

No obstante, la connotación de la monofuncionalidad y la baja densidad con un modelo urbano difuso y auto-intensivo, es fuerte. Esto debilita la observación de realidades crónicas del conurbano, donde la monofuncionalidad existe asociada con la precariedad urbana y con una movilidad vulnerable y no auto-intensiva.

Este trabajo indaga en la movilidad cotidiana de mujeres que habitan en el conurbano precario, buscando poner en relación a los distintos factores que hacen a las desigualdades socio-espaciales, aquellos vinculados con la distribución territorial de los usos del suelo, las infraestructuras y los servicios urbanos y de transporte, integrándolos en una dinámica de conjunto.

Movilidad cotidiana y género

En América Latina se extiende con creciente impronta y claridad una distinción entre las nociones de transporte y movilidad, como aquellas que aplican al estudio del desplazamiento material de las personas en el territorio y que complementan una visión más macro y técnica y una más micro y subjetiva, respectivamente, y que se combinan para recoger y explicar las diferencias y desigualdades entre sociedades y en el seno de una misma sociedad (Lazo, 2008; Avellaneda y Lazo, 2009; Hernández, 2009; Cebollada y Miralles, 2004; Jara y Carrasco, 2009; Gutiérrez, 2011, 2015; Jirón, 2007; Blanco y otros, 2014).

En Geografía Urbana la desigualdad es un tema distintivo y son numerosos los estudios de género al respecto (Bofill Levi y otros, 1998; Hayden, 1981; Michaud, 1997; Minaca y otros, 1994; Rosebloom, 1993; Sanchez de Madariaga, 2003; Allen, 2016). En transporte y movilidad urbana, no obstante, la planificación y las encuestas se enfocan generalmente en el patrón de movilidad de un ciudadano supuestamente estándar y, como afirman Lazo y Contreras (2009), resultan muchas veces ignorados amplios grupos sociales, como las mujeres, los niños, las personas mayores o los pobres. Estos grupos tienen dificultades concretas y estrategias propias cuyo abordaje desafía a los investigadores y planificadores a identificar patrones específicos de movilidad.

La literatura que vincula movilidad cotidiana y género sostiene que las mujeres y los hombres presentan patrones diferentes de movilidad cotidiana (Quirós et al., 2014; Miralles, 2012; Díaz Muñoz et al., 2003; Gutiérrez, 2009; Gutiérrez y Reyes, 2010).

Según Díaz Muñoz y Jiménez (2003) las mujeres son un grupo social sensible a factores espacio-temporales, como la distancia y las condiciones del viaje, la disponibilidad y horarios del transporte público, entre otros.

Estudios comparativos entre hombre y mujeres hechos en España, concluyen que en los desplazamientos cotidianos existen importantes sesgos de género debido a las actividades múltiples que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada (García Palomares, 2008). Lazo y Contreras (2009) coinciden en que la ampliación de roles de las mujeres, incluyendo lo reproductivo y lo productivo, apareja obligaciones múltiples: cuidar a los niños, mantener el hogar, comprar los bienes para el consumo familiar y generar dinero para hacerlo. Este hecho tiene correlato en la experiencia de dificultades asociadas a la diversidad de viajes hechos durante la jornada.

Esto parece validarse para el caso de la RMBA, de acuerdo con la última Encuesta de Movilidad Domiciliaria del año 2010 (ENMODO 2010). Según Quiros et al. (2014) la

ENMODO 2010 indica que las mujeres hacen la mayor cantidad de viajes de la unidad familiar y suelen tener un ámbito de injerencia cotidiana más reducido. La mitad de los viajes femeninos por trabajo son en transporte público, el 37% a pie y solo 8% en automóvil particular.

Según Tobío (1995) el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos -los hombres- efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y otras -las mujeres- los desplazamientos diversificados de corto alcance. Arguye asimismo que esta segregación espacial de hombres y mujeres generalmente adquiere la forma de una negación, de derecho o de hecho, del acceso de las mujeres a determinados espacios, que suelen ser aquellos en los que tiene lugar la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, y que constituyen la base del poder y del reconocimiento social.

Estos aportes llevan a reflexionar sobre las “negaciones” o naturalizaciones que existen alrededor de la movilidad de género, y sobre la necesidad de indagar en las prácticas de viaje de las mujeres con nuevos abordajes. Consciente de estas particularidades, el trabajo enfoca en la movilidad cotidiana de las mujeres, buscando hacer emerger problemas de género, que están intensamente naturalizados. Para captar sus diferentes roles aborda el conjunto de los motivos de viajes que articula su movilidad cotidiana.

Movilidad cotidiana y territorio

La movilidad cotidiana es relevante como concreción y expresión de la dinámica del territorio. Dinámica que integra y pone en relación a la desigual distribución de recursos y población según características socioeconómicas y culturales, de las cuales forma parte el género.

Según Agnes Heller (1970), el estudio de lo cotidiano implica la auto-reproducción de las personas pero remite a la reproducción social. Son partes de un mismo proceso “legible” a través de la vida cotidiana. Lo cotidiano es tratado profundamente en las obras de Henry Lefebvre, como la *Crítica de la vida cotidiana* (1947) y *La vida cotidiana en el mundo moderno* (1968). Lindón (2004) analiza su obra y resume que lo cotidiano tiene que ver con los encadenamientos y conjuntos de prácticas de los actores, como un tejido de redes en el espacio -más o menos densas- que tiene tanto aspectos objetivos como subjetivos, y pluralidades de sentido que se pueden condensar en elementos espaciales. Así como un tiempo, el de las 24 hs. del día, que es cíclico y repetitivo, pero que está inserto en el tiempo histórico y en relación con el espacio-tiempo social.

Gutiérrez (2012a) recupera estos aportes relativos al estudio de lo cotidiano, y los aplica a conceptualizar la movilidad urbana. Así, sostiene que la movilidad urbana expresa el cotidiano, y el cotidiano se expresa en la movilidad urbana, como una práctica social de viaje. La definición de la movilidad como una práctica de viaje, apunta a destacar su condición como práctica en el territorio, haciendo hincapié en que éste es indisoluble y constitutivo del viaje en tanto desplazamiento material de las personas. La definición de la movilidad como una práctica social, apunta a destacar la consideración de comportamientos grupales y reiterados, que hacen a un patrón o pauta conforme a las condiciones medias de desplazamiento de un contexto social, espacial y temporal dado. La movilidad cotidiana, a través de las prácticas sociales de viaje, expresa y contiene formas de apropiación y uso del territorio histórica y espacialmente determinadas (Gutiérrez, 2012a).

El análisis de las desigualdades sociales en relación con la movilidad cotidiana aún requiere indagación desde el punto de vista del territorio. Díaz Olvera y otros (2006) afirman que la desigual distribución de los recursos en el territorio (equipamiento, servicios, red de transporte) incrementa las desigualdades de movilidad. Ángel Cebollada (2006) también observa la distribución diferencial de recursos en el territorio, pero con el énfasis puesto en las desigualdades de movilidad y en cómo éstas restringen el uso de la ciudad y afectan las oportunidades de acceso a bienes y servicios y a esferas centrales de la vida personal, como es la plena participación del mercado laboral. Concluye que la falta combinada de automóvil y de transporte público es el primer eslabón de un proceso que conduce a situaciones de exclusión.

Según Regina Pereira (2008) la estructura urbana capitalista es un obstáculo para la vida cotidiana de los habitantes cuando éstos necesitan desplazarse constantemente para la reproducción de la vida diaria. En este mismo sentido, Le Breton (2005, 2004) afirma que la movilidad es a la vez una libertad y una obligación, parte esencial de la vida cotidiana y dimensión transversal a todas las prácticas sociales sin excepción, que condiciona el funcionamiento de las familias y de toda la sociedad. Las implicancias de este condicionamiento tienen repercusión en lo que denomina el territorio de la autonomía, cuya delimitación está en relación con los medios de transporte que las personas utilizan. Destaca que para aquellas no usuarias de automóvil, el territorio de la autonomía es el delimitado por la caminata. Estos análisis ponen en relación al medio de transporte utilizado con la distribución de recursos y la delimitación de la autonomía en el territorio.

Cebollada (2006) establece una tipología de territorios según su capacidad de inclusión social, poniendo en relación a la dotación de transporte y de recursos en el territorio con la compacidad del tejido urbano. Caracteriza como incluyentes a aquellas zonas compactas desde el punto de vista morfológico, con una alta diversidad de funciones y servicios (comercio, educación, salud, etc.) y una elevada oferta de transporte público. Caracteriza como semi-incluyentes a zonas con una menor oferta de transporte en variedad y frecuencia, pero relativamente compactas y que concentran una complejidad de servicios similar a los primeros. Finalmente caracteriza como excluyentes a zonas con un alto déficit de transporte público, que generalmente no presentan continuidad urbana y son altamente monofuncionales, con un uso del suelo netamente residencial.

El énfasis puesto en la morfología urbana, a través de la compacidad o discontinuidad, advierte sobre una idea subyacente al vínculo con la dotación de transporte público y la monofuncionalidad, y es la de la ciudad difusa. Es una asociación que remite, por defecto, al uso intensivo del auto particular en zonas de expansión discontinua y con usos especializados del territorio (sea bajo el formato del barrio cerrado u otros en lo residencial, como bajo el formato de los shoppings, hipermercados o parques industriales en lo comercial o productivo). Son tipologías monofuncionales relacionadas con la movilidad "auto intensiva". Por el contrario, la mejor dotación de transporte público y la mixtura de usos se vinculan con la ciudad compacta.

Los ejes del debate en torno a la ciudad difusa hacen foco en su baja densidad, en la lejanía y en el uso intensivo del auto (Blanco, 2005; Miralles Guasch, 2002). La intención del trabajo es observar las prácticas de movilidad de mujeres que viven en zonas con déficit de transporte público y altamente monofuncionales, pero donde no necesariamente hay un modelo auto intensivo de baja densidad o discontinuidad urbana. Sino un conurbano precario.

La movilidad tiene remisión directa y dialéctica al territorio. Cabe preguntarse entonces, en qué medida el territorio impacta en la vida cotidiana a través de la movilidad, y cómo

esto se expresa en el refuerzo de otras desigualdades, como las de género. Recuperando la combinación de variables hecha por Díaz Olvera (2006) y por Cebollada (2006), el trabajo indaga en la movilidad cotidiana de mujeres residentes en barrios precarios del conurbano bonaerense con el objetivo de observar desigualdades de género en articulación con la distribución diferencial de recursos en el territorio, tanto de transporte como de otros equipamientos y servicios urbanos.

Marco conceptual y metodológico aplicado al estudio de caso

Siguiendo lo desarrollado por Gutiérrez (2012a), el trabajo indaga en la movilidad cotidiana de mujeres residentes en barrios precarios del conurbano bonaerense a partir de un estudio de caso, definido conforme a un modelo conceptual.

El caso o modelo de movilidad cruza tres variables: un viaje tipo, un grupo social tipo y un territorio tipo. En esta ocasión, el cruce involucra los viajes cotidianos de mujeres en edad activa que viven en barrios precarios del Partido de Moreno. El caso estudia sus prácticas sociales de viaje, entendiendo que éstas conjugan los deseos y necesidades de desplazamiento de las mujeres con sus capacidades de satisfacerlos, como grupo territorialmente situado.

En cuanto al viaje tipo, el trabajo adopta lo planteado por Herce Vallejos (2009) y considera que todos los viajes que forman parte del cotidiano de una persona en el contexto de un hogar son viajes obligados, sean éstos por trabajo, acompañamiento de los hijos a la escuela, a la salud, viajes por compras o para hacer trámites o visitas. Son obligados todos los viajes que forman parte de la satisfacción de las necesidades básicas de reproducción social de las personas y las familias. Estos viajes se distinguen por su ritmo, como diarios o eventuales, pero no por su motivo.

El trabajo toma en cuenta los viajes que las mujeres registran como parte de lo habitual en su vida cotidiana, aquello que no reviste una “excepcionalidad”. Tal delimitación tiene por objetivo capturar los roles en lo productivo y lo reproductivo de las mujeres abordando el conjunto de los motivos de viajes que articulan su movilidad, sin disquisición, e indagando en las interacciones y disputas de ellos entre sí respecto al presupuesto cotidiano de tiempo vital de una persona (Gutiérrez, 2015).

En cuanto al territorio tipo, se entiende como barrio al recorte territorial a escala micro en el que toman asiento lo cotidiano y sus prácticas por ser el lugar de la vivienda, y por ende, aquel del cual parten y al cual retornan los desplazamientos de la movilidad cotidiana. La definición de barrio precario remite a aquella dada por Gutiérrez (2012b), que caracteriza territorios con déficits de equipamientos y funciones urbanas y con déficits de servicios de transporte. Barrios altamente monofuncionales que tienen una movilidad “obligada” fuera de los mismos y un transporte escaso para “salir”. O en su defecto, una movilidad “pobre” en oportunidades dentro de él. Esta monofuncionalidad del barrio precario enfoca en déficits materiales, sin por ello desconocer o negar la posible existencia de una vida social diversa o heterogénea en su interior.

En cuanto a las técnicas de estudio se combina el análisis espacial de los registros tomados en campo sobre el equipamiento y los servicios urbanos y de transporte público en los barrios observados, con entrevistas exploratorias y semi estructuradas a mujeres residentes, diseñadas según la técnica de la historia de viaje.

El análisis sigue un eje central: el de la vulnerabilidad. Se entiende por movilidad vulnerable aquella de un grupo socio-espacial cuyos deseos y necesidades de desplazamiento

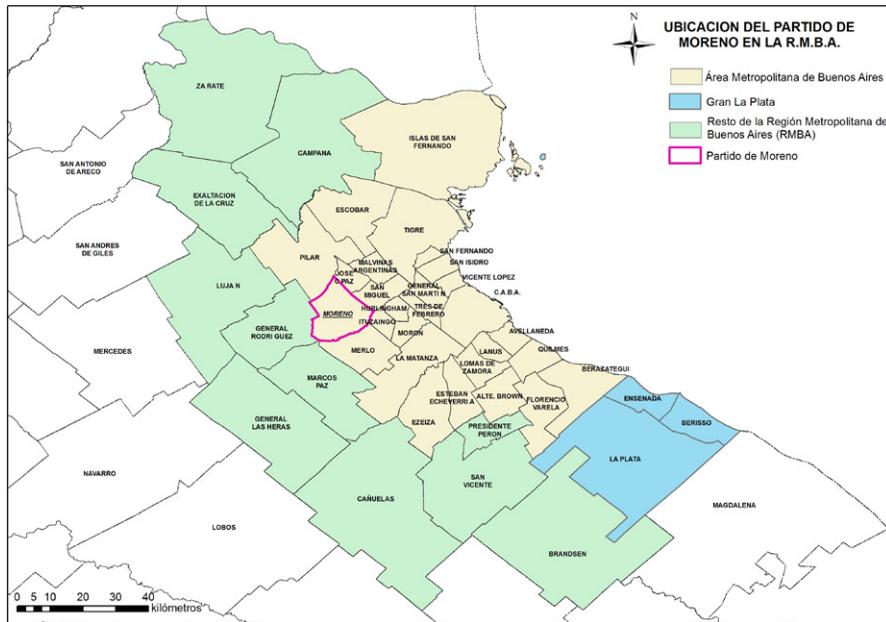


Figura 1. Región Metropolitana de Buenos Aires, Localización del Partido de Moreno. Fuente: IDUAR, Municipio de Moreno, 2012.

no se realizan en viajes, o lo hacen pero están en riesgo de continuidad, reducción o deterioro por la intervención de obstáculos que pesan sobre la decisión del viaje (Gutiérrez y Minuto, 2007). Esta decisión incluye aspectos vinculados con el transporte y con lo personal, pero también aspectos vinculados con la propia actividad del destino o motivo del viaje (Gutiérrez, 2012a).

Caracterización del caso

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), el Partido de Moreno es uno de los 24 que conforman el Gran Buenos Aires (GBA), perteneciendo a lo que denomina conurbano bonaerense (Figura 1). Está situado en el oeste a 37 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), ciudad central del aglomerado. Tiene una extensa superficie de 186,13 kilómetros cuadrados y limita al Noreste con los municipios de José C. Paz y San Miguel, al Este con Itzaingó, al Sureste con Merlo, al Sur con Marcos Paz y al Oeste con General Rodríguez y Pilar. Moreno se divide en 144 barrios agrupados en las localidades de: Moreno, La Reja, Francisco Álvarez, Cuartel V, Trujui y la Ciudad de Paso del Rey.

El trabajo de campo se realizó en los barrios La Esperanza, El Quijote, 3 de Diciembre e Itatí (Figura 2). La Esperanza pertenece a la localidad de Cuartel V, y está ubicado sobre la Ruta Provincial N°24. El Quijote pertenece a la localidad de Francisco Álvarez y está ubicado sobre la Ruta Provincial 24, cerca del límite con el Municipio de General Rodríguez. Itatí pertenece a la localidad de Paso del Rey y es colindante con la Autopista del Acceso Oeste. El barrio llamado 3 de Diciembre es uno de vivienda social, perteneciente a la localidad de Trujui.

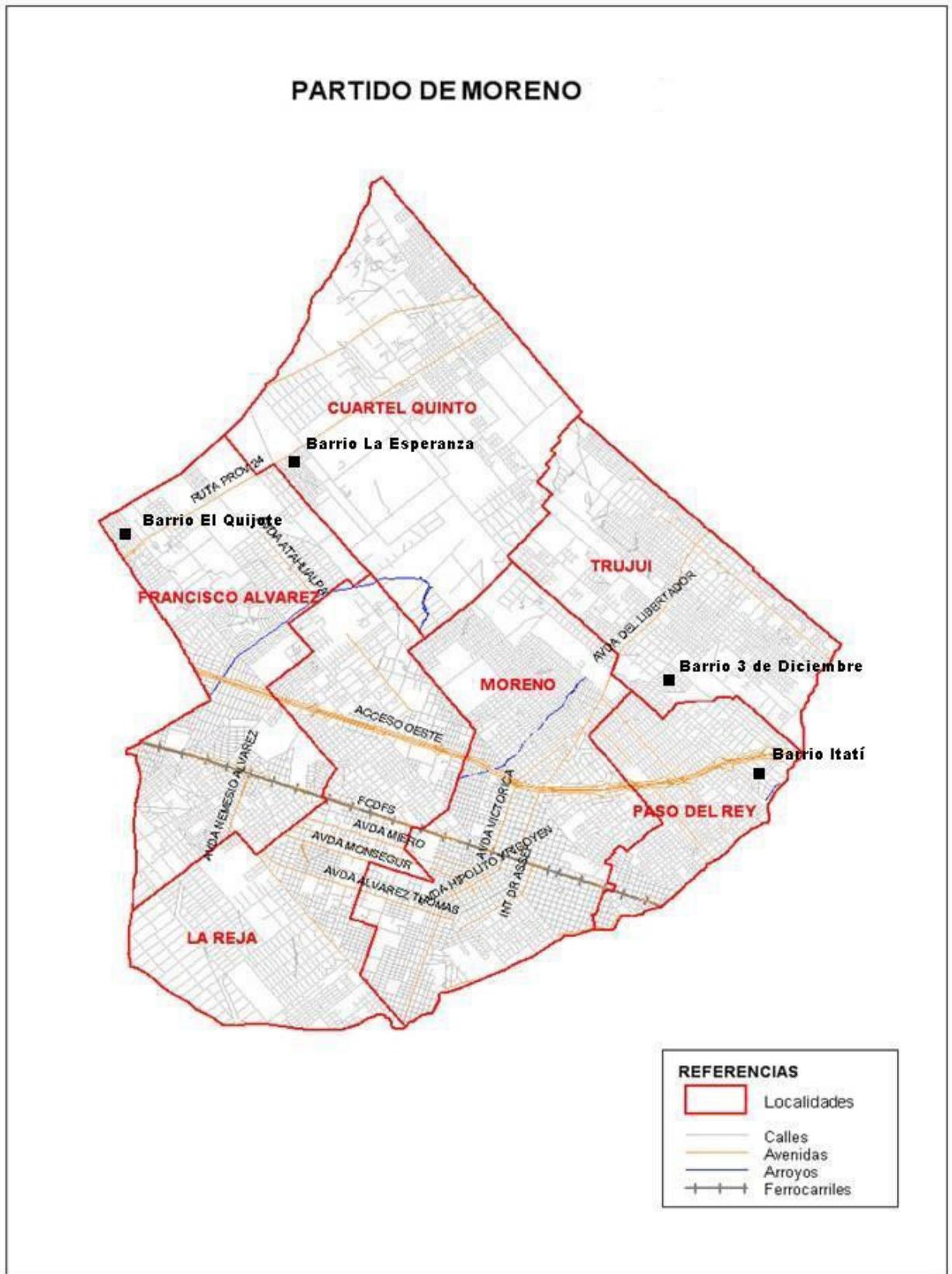


Figura 2. Partido de Moreno. Barrios estudiados 2010. Fuente: Reyes (2014).

Cuadro 1. Caracterización de los barrios estudiados. Fuente: Elaboración propia.

Barrio	Localidad	Transporte público	Vialidad	Servicios urbanos	Equipamiento
3 de Diciembre 6 manzanas en Monoblock con 200 viviendas (7 entrevistas)	Trujui 5 km. del centro de Moreno	1 ramal a Moreno (La Perlita) cada 20 minutos	Calle principal con asfalto	Alumbrado público Cloacas Agua (tanque propio) Recolección de residuos diaria	Jardín maternal Plaza
Itatí 50 manzanas (5 entrevistas)	Paso del Rey 6 km. del centro de Moreno	2 ramales a Moreno (La Perlita) cada 20 minutos	Asfaltado	Alumbrado público Red de gas Recolección de residuos diaria	Jardín de infantes Escuela primaria Almacenes Plaza Club social y deportivo
La Esperanza 30 manzanas (8 entrevistas)	Cuartel V 9 km. del centro de Moreno	1 línea a Moreno (El colmenar) cada 40 minutos 1 línea a Gral. Rodríguez cada 20 minutos	Calle principal con asfalto	Alumbrado público (calle principal) Recolección de residuos (2 veces por semana)	Jardín de infantes Escuela primaria Centro de salud Kiosko Comedor comunitario
El Quijote 35 manzanas (6 entrevistas)	Francisco Alvarez 12 km. del centro de Moreno	1 línea a Moreno (El Colmenar) cada 40 minutos 1 línea a Gral. Rodríguez cada 30 minutos	Calle principal con asfalto	Alumbrado público	Jardín de infantes Escuela primaria

Cuadro 2. Caracterización del grupo de mujeres estudiado. Fuente: Elaboración propia.

Barrio	Edad	Con pareja	Con hijos	Con hijos en edad escolar	Con transporte motorizado	Trabajan
3 de Diciembre	26 a 56	2	7	3	0	6
Itatí	23 a 41	5	4	4	1	2
La Esperanza	22 a 55	4	5	4	0	4
El Quijote	19 a 45	5	5	3	1	2

Los cuatro barrios están comprendidos dentro de la envolvente de población o mancha urbana a la que el INDEC denomina Aglomerado Gran Buenos Aires, esto es, dentro del área hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas, como concentración espacial de edificios conectados por una red de calles. Son barrios con un tejido urbano regular, compuesto por calles abiertas y casas sobre lotes. Vale decir, son barrios del conurbano. No son barrios informales, asentamientos o villas. Tampoco son barrios del periurbio discontinuo y difuso en expansión. Están dentro de la “ciudad compacta”, al menos en los términos morfológicos a los que remite, por oposición, el modelo urbano “difuso” y con intersticios vacantes susceptibles de ocupación. Conforme al interés del trabajo, la caracterización de los barrios enfoca en la cantidad y complejidad de los equipamientos y servicios urbanos y de transporte.

Como se ve en el Cuadro 1, son barrios con una dotación precaria o nula de servicios en red (agua, gas, cloacas), en lo esencial con alumbrado público y vialidad pavimentada

entorno a una calle de acceso principal (excepto en el barrio Itatí), déficits de veredas, señalamiento de calles, refugios para la espera del transporte público, con una dotación de equipamientos básicos e incompleta (centros de atención primaria de la salud y escuelas primarias) y escasa diversidad de usos del suelo. Faltan oficinas de servicios o de la administración pública donde pagar o hacer trámites, sedes de la policía, cajeros automáticos o bancos. Salvo almacenes para una provisión mínima, faltan comercios donde comprar verduras, frutas o alimentos frescos, artículos de limpieza o de cuidado personal, ropa, farmacias o locales de entretenimiento. Son pocos o nulos los espacios públicos abiertos para la recreación y socialización.

Este déficit de equipamientos y servicios para la reproducción social de la vida cotidiana dentro del barrio tiene como contrapartida un servicio de transporte público de débil cobertura. El autotransporte tiene poca diversidad de recorridos y poca frecuencia de servicios. En Moreno existe una sola empresa de autotransporte municipal (La Perlita) y una cooperativa (El Colmenar) que funciona en situación de irregularidad. Esta última es la única en su tipo en la RMBA, surgida en 1990 ante la negativa de la empresa municipal a prestar servicios en Cuartel V¹. A los barrios El Quijote y La Esperanza llega la línea 365 del Partido aledaño de General Rodríguez. La estación de tren de General Rodríguez queda a 16 km. de dichos barrios. En el caso más próximo el tren está a 4 kilómetros de distancia (barrio Itatí).

Los barrios Itatí y 3 de Diciembre son los más cercanos al centro de Moreno. Itatí es el mejor equipado de los cuatro barrios, tanto por su dotación de servicios urbanos y de transporte como de otros servicios (educación, recreación y comercio).

En cuanto al perfil del grupo estudiado, se trata de 26 mujeres de entre 19 y 60 años (38 años de edad promedio), correspondientes a la población económicamente activa. Son mujeres con hijos (81%) en edad escolar (67%). El 61% vive con su pareja. Más del 52% son propietarias de su vivienda, siendo éste el motivo que las llevó mudarse al barrio. Otras siete viven en casas de familiares como situación permanente.

Ninguna estudia ni tiene planes de hacerlo a futuro. El máximo nivel educativo alcanzado es el secundario, a excepción de una con estudios terciarios. El 54% trabaja fuera del hogar, el resto se dedican al cuidado del hogar. Tienen empleos poco estables o precarios o por cuenta propia (venta de ropa por encargo, mecánica dental). Solo una posee un empleo formal y estable como enfermera (otra trabaja como enfermera los francos y feriados eventuales). Cuatro son cocineras en el comedor comunitario barrial que funciona diariamente, como parte del Plan Argentina Trabaja. El 65% no cuenta con obra social². Asisten al sistema público de salud (centros de salud y hospitales) y en ocasiones a consultorios y clínicas privadas.

En la historia de viaje no se pregunta sobre el ingreso mensual sino sobre el gasto diario en comida del hogar. Teniendo en cuenta esta cifra y el valor de la Canasta Básica Alimentaria³ -según fuentes no oficiales del año en cuestión- son mujeres que pertenecen mayormente a hogares pobres, y sin medios de transporte motorizado. Sólo dos tienen auto o moto en el hogar.

El perfil del grupo comparte, pues, la residencia en barrios altamente monofuncionales, con dotación precaria de transporte público y carencia de medios motorizados en el hogar, por lo que la movilidad cotidiana tiene un doble condicionamiento: requiere salir del barrio para cumplir buena parte de las actividades de producción y reproducción social, y hacerlo con dificultad.

1. La Asociación Mutual El Colmenar fue creada por los vecinos de Cuartel V. No se conformó con el objetivo de prestar un servicio de transporte, pero comenzó a hacerlo para dar solución a los problemas de los vecinos asociados, primero de Cuartel V y luego también de la localidad aledaña de Francisco Álvarez (ZANCA, 2011). Tuvo un buen funcionamiento por más de 10 años hasta que a causa del aumento sostenido del combustible y la falta de subsidios comenzó a entrar en crisis. Hoy continúa prestando servicios con una frecuencia de aproximadamente 40 minutos con diferentes irregularidades a causa de la antigüedad de su flota.

2. Las obras sociales son entidades encargadas de organizar la atención médica de empleados y sus familiares a cargo, de modo que pueden acceder a prestaciones y medicamentos sin pagar todo su costo.

3. Las canastas básicas ingresan a la estadística oficial argentina hacia 1988. Una comisión ad-hoc realiza el proyecto Investigación sobre Pobreza en la Argentina (IPA) que incluye la primera medición de pobreza por insuficiencia de ingresos por el método de la línea. Como consecuencia del estudio surgen los conceptos de Canasta Básica Alimentaria, que define la Línea de Indigencia, y de Canasta Básica Total, que define la Línea de Pobreza (INDEC, 2012).

Movilidad cotidiana de las mujeres en el conurbano precario

Para analizar las prácticas de viaje la información se sistematizó tomando como ejes la edad, tenencia de hijos en edad escolar y trabajo fuera del hogar de las entrevistadas, a fin de observar aspectos relativos al ciclo de vida y a la inserción en el mercado laboral. Asimismo, los viajes de su cotidiano se clasificaron según su proximidad física, en tres grupos: dentro del barrio, de Moreno y fuera de Moreno.

Una primera observación general es que las prácticas de viaje muestran una movilidad dependiente del transporte público, y una movilidad diversa tanto en motivos como en lugares.

Como muestra el Cuadro 3, estas mujeres viajan en transporte público, o en su defecto, caminan. La caminata es utilizada en el ámbito del barrio y para salir de él, pero en combinación con el transporte público, básicamente con el autotransporte (denominado comúnmente colectivo,). La movilidad cotidiana tiene un radio aproximado de entre 5 y 10 km, dado por la distancia a la centralidad, de Moreno o de General Rodríguez, principalmente. Antonella (19 años, del barrio El Quijote) explica... “si me voy a Moreno me tengo que tomar el colectivo feo, ese. Voy para hacer compras, a buscar la asignación o trámites en la ANSES”...

La lejanía es menos frecuente, y está dada especialmente por viajes a la CABA, que combinan tren y colectivo (con uno o dos trasbordos). Como se mencionó, sólo dos mujeres cuentan con transporte motorizado en el hogar (uno con auto y otro con moto). Pero en ambos casos su uso es de los hombres. Las mujeres solo lo hacen como acompañantes y en forma ocasional, para viajes de compras o visitas a parientes. En ningún caso para viajes obligados que tengan relación con el cuidado de los hijos o familiares, como acompañar a la escuela o al médico, viajes que evidencian un rol de género.

Cuadro 3. La movilidad de género en barrios precarios de Moreno. Medios de transporte. Fuente: Elaboración propia.

Barrio	Motivos de viaje				
	Trabajo (mayoría)	Acompañamiento escuela (mayoría)	Salud (mayoría)	Compras (mayoría)	Trámites (mayoría)
3 de Diciembre	Colectivo+Tren+Colectivo 30 km	Colectivo 2 km	Colectivo 4,5 km	Caminata 0,5 km	Colectivo 2 km
Itatí	Colectivo 2,5km	Colectivo 5km	Colectivo + Tren 21,2 km	Caminata 0,8 km	Colectivo 5,5 km
La Esperanza	Caminata 0,4 km	Caminata 0,5 km	Colectivo 9,5 km	Colectivo 9,5 km	Colectivo 9,5 km
El Quijote	Caminata 0,2 km	Colectivo 5km	Colectivo 5km	Colectivo 5km	Colectivo 5km

Estas mujeres, no obstante, tienen una movilidad cotidiana diversa en motivos. Hacen los viajes por compras, por trámites, los viajes de acompañamiento a la escuela de los hijos, también a la salud, además de aquellos por trabajo, cuando lo hacen fuera del hogar. También registran viajes por visitas, aunque no en todos los casos como parte de su cotidiano.

El hecho de que ninguna registre viajes por estudios propios y de que sólo una tenga estudios terciarios sugiere una dificultad para el acceso a su formación profesional, técnica o universitaria, convergente con lo señalado por Tobio (1995) en cuanto a que las mujeres están expuestas a una negación del acceso a los espacios de la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos que constituyen la base del poder y el reconocimiento social.

Cuadro 4. Movilidad cotidiana y roles de género en lo productivo y lo reproductivo. Fuente: Elaboración propia.

	Trabajan fuera del hogar		No trabajan fuera del hogar	
	Nº mujeres	Motivos de viaje	Nº mujeres	Motivos de viaje
Con hijos en edad escolar	5	Trabajo, compras, trámites, salud, escuela hijos	9	Compras, trámites, salud, escuela hijos
Sin hijos en edad escolar	9	Trabajo, compras, trámites, salud	3	Compras, trámites, salud
Comparte viajes con la pareja o padre de los hijos	0	----	2	Compras, visitas

Tal como muestra el Cuadro 4, esta movilidad diversa en motivos aplica a todos los casos. Tengan hijos o no, trabajen fuera del hogar o no, estas mujeres hacen los viajes obligados del hogar por compras, trámites y acompañamiento a la salud y a la escuela de los hijos. Sólo en dos casos comparten viajes con la pareja o padre de los hijos, en forma ocasional y por motivos de compras o visitas. Las mujeres con hijos en edad escolar en ningún caso comparten los viajes de acompañamiento a la escuela o a la salud con la pareja o el padre de los hijos, trabajen ellas o no fuera del hogar. Y aquellas que trabajan fuera del hogar realizan también todos los viajes reproductivos sumados a los viajes por trabajo, sean éstos últimos de proximidad o lejanos.

Los viajes “obligados” del hogar, pues, emergen en este grupo de mujeres como viajes de género, en particular el acompañamiento de los hijos a la escuela o la salud, las compras y los trámites. Un dato a resaltar es que los viajes a la salud son en general de acompañamiento, y no de cuidado personal. Se registra que éstos últimos se postergan y que acompañan a la salud principalmente a los hijos pero también a otros familiares como padres y suegros. Nancy (43 años, del barrio 3 de Diciembre) cuenta que... “es muy raro que vaya por mí al médico a no ser que esté muy mal, enferma, no pido turnos. Ahora los chicos, si, llamo, falto al trabajo por ellos”...

Esta diversidad en motivos de viaje tiene correlato con otra observación, y es que las mujeres que no trabajan fuera del hogar tienen en su mayoría hijos en edad escolar, y que contrariamente, aquellas que sí lo hacen, no los tienen. Sólo 5 de las 26 mujeres que componen la muestra trabajan y tienen hijos en edad escolar. No es un dato menor que 3 de ellas trabajen en la “proximidad” (2 en el barrio y 1 dentro de Moreno).

De las 14 mujeres que trabajan fuera del hogar, el 43% lo hace dentro del barrio, en actividades poco estables, precarias o mal remuneradas. Se dedican al trabajo doméstico, son cuentapropistas (vendiendo ropa o productos por catálogo) o trabajan en una cooperativa, en un comedor comunitario que funciona como sede del Plan Argentina Trabaja⁴. La proximidad laboral se relaciona con la necesidad de cumplir con el rol en el hogar y acomodar horarios en función de una multiplicidad de tareas.

Las mujeres que trabajan fuera de Moreno tienen hijos mayores, que no acompañan a la escuela u otras actividades, a excepción de Nancy (43 años, del barrio 3 de Diciembre) quien deja al suyo en el jardín de infantes antes de ir a trabajar como empleada doméstica en la CABA:

4. Plan del Programa Ingreso Social con Trabajo del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, destinado a mujeres que puedan formar parte de una cooperativa y trabajar en el mejoramiento de sus barrios.

...Me levanto a las 6 de la mañana, a las 7.30 dejo al nene más chico en la jardín en Catonas, voy en colectivo y tardo unos 10 minutos. Después, desde Catonas voy a la ruta, camino 2 cuadras y tomo el 203 que va a San Miguel, y ahí tomo el tren que va directo a Devoto, y hasta el trabajo camino 8 cuadras. Tardo 1 y media, si tengo suerte...

La mayoritaria proporción de los viajes por trabajo dentro de la “proximidad” del barrio es un dato llamativo en virtud de la pobreza de las oportunidades laborales existentes en él, debido a su alta monofuncionalidad, básicamente residencial. Es asimismo llamativo porque es el único motivo de viaje en el que esto ocurre. En todos los demás, son mayoritarios los viajes fuera del barrio (Cuadro 5).

Cuadro 5. Movilidad cotidiana de género en barrios precarios de Moreno. El territorio de la autonomía. Fuente: Elaboración propia.

Motivos de viaje	Viajes dentro del barrio	Viajes dentro de Moreno	Viajes fuera de Moreno
Salud	8%	35%	65%
Escuela hijos	31%	54%	15%
Trabajo	43%	29%	36%
Trámites	---	79%	21%
Compras	4%	64%	32%

Estas mujeres residentes en el conurbano precario tienen una movilidad cotidiana que es diversa en motivos, y a la vez, en buena medida “fuera” del barrio: tanto las compras, como los trámites, la atención de la salud e incluso la escolaridad de los hijos son más fuera que dentro del barrio (Cuadro 5).

Estas mujeres hacen las compras para la provisión del hogar y lo hacen fuera del barrio, con excepción de Rosa (60 años, del barrio La Esperanza) quien se provee de lo mínimo para su alimentación en el kiosco del barrio cuando su hijo no puede acompañarla al centro de Moreno, diciendo que... “casi no salgo del barrio, muy rara vez”... Las compras son fuera del barrio en busca de una mayor diversidad de comercios, y también de menores precios.

También hacen los trámites, y éstos son necesariamente fuera del barrio. En su gran mayoría los realizan en el centro de Moreno, donde se nuclean las oficinas de los servicios y de la administración pública, los bancos y lugares de pago, los hospitales y demás servicios o actividades. Pero también realizan trámites fuera de Moreno, en Rodríguez y en J. C. Paz, e incluso en lugares lejanos como La Plata o la CABA, donde efectúan trámites en organismos provinciales o nacionales (respectivamente) de manera más directa o sencilla, en general aprovechando viajes a la salud, a los que les asocian trámites y compras. Alicia (46 años, del Barrio 3 de Diciembre) tiene una enfermedad crónica y cuenta que:

...Tengo que ir a La Plata 2 veces por mes porque la insulina tengo que pedirla por encargo. En Moreno nunca habilitaron ninguna farmacia, me iba antes a Ciudadela o Morón pero tenía que hacer colas sentada en la vereda y ni siquiera estaba toda la medicación, por eso me voy directamente a La Plata, que es la central...

El centro de Moreno concentra la mayor parte de los viajes de la movilidad cotidiana (Cuadro 5). El 79% de las mujeres hace allí trámites, el 64% hace compras y el 54% lleva a los hijos a la escuela. Este último es otro dato llamativo, porque lo hacen a pesar de tener escuelas en sus barrios. Sólo el 31% de las mujeres llevan a sus hijos a las escuelas del barrio, yendo en su mayoría (54%) al centro de Moreno, y el resto fuera de Moreno (15%). No obstante, de las mujeres que llevan a sus hijos a escuelas fuera del barrio, el 79% las tienen en ellos.

Esto es debido a su percepción sobre la calidad educativa. Eligen salir en todos los casos por considerar de mala calidad educativa a las escuelas del barrio. Celia (45 años, del barrio El Quijote) se levanta a las 5 de la mañana, prepara el desayuno de los chicos y los lleva a la escuela en General Rodríguez... “porque acá no hay clases, nunca hay clases. Por eso los llevo a Rodríguez”... Lo mismo aplica a los viajes por salud en el único barrio que cuenta con un centro de atención primaria: el barrio La Esperanza. Este barrio se destaca porque cuenta con jardín de infantes, escuela primaria y centro de salud (en este sentido es el mejor equipado), pero de igual manera los viajes fuera son mayoritarios en ambos motivos.

El viaje a la salud es uno singular. Es mayoritaria la proporción de viajes a la salud en la “lejanía”: el 65% de estas mujeres viajan por salud fuera de Moreno (Cuadro 5). Los destinos son variados: J. C. Paz, Merlo, Ramos Mejía, Castelar, La Plata, pero los principales son la CABA y General Rodríguez (ambos por igual). A la CABA viajan por enfermedades crónicas, donde hay especialistas y centros de atención de mayor complejidad. Al vecino municipio de General Rodríguez viajan las mujeres de los barrios El Quijote y La Esperanza, por dos motivos: porque el transporte público tiene mejor frecuencia que al centro de Moreno, y en algunos casos, por considerar que los hospitales allí tienen mejor calidad de atención que en Moreno.

El viaje a la salud es, además, el más lejano en distancia. Alicia (46 años, barrio 3 de Diciembre) y Pamela (22 años, barrio La Esperanza) viajan hasta La Plata, a unos 95 km. de Moreno, en transporte público para lo cual deben combinar dos colectivos y el tren demorando aproximadamente 3 horas. Como se mencionó, Alicia retira insulina dos veces al mes y relata su viaje a La Plata del siguiente modo:

...para viajar tengo que ir de casa a Moreno, de Moreno a Once y de Once tomar el colectivo que va a la Plata. Tardo entre 3 horas y media y 4 de ida, así que pierdo todo el día porque salgo a las 7 de la mañana y vuelvo a las 8 de la noche...

El viaje obligado fuera del barrio debido a la escasez de equipamientos o servicios dentro de él o por su pobre calidad, acompaña la elección de muchas mujeres que llevan a sus hijos a escuelas lejanas, priorizando la calidad de la educación, y pasando a articular a partir de este viaje todos los otros que de cualquier modo necesitan resolver fuera. Como se vio, Celia (45 años, del barrio El Quijote) elige llevar a sus hijos a la escuela en General Rodríguez y comenta que:

...aprovecho a comprar en Rodríguez porque ahí en el barrio es imposible, es muy caro. Los trámites también los hago en Rodríguez (bancos, pagar cosas, médico), mientras están los chicos en el colegio, así no vuelvo...

Lo mismo se observa con el viaje fuera con motivo salud o trabajo. En general los aprovechan para hacer también compras y trámites.

Como se señaló al inicio, estas mujeres viajan fuera del barrio en transporte público, por lo que su déficit en cantidad, calidad y diversidad de recorridos, pesa sobre la movilidad cotidiana de las mujeres del conurbano precario. Quienes hacen los viajes obligados del hogar, y tienen una movilidad diversa en motivos y en lugares. Y como también se vio, viven en barrios en los que existen una o dos líneas de autotransporte público como máximo, con frecuencias de 20 a 40 minutos, y que llevan al centro de Moreno o de Rodríguez.

Marianela (23 años, del barrio Itatí) es maestra. Toma diariamente el colectivo y camina 25 cuadras para ir al jardín donde trabaja, en el centro de Moreno. Verónica (35 años, también del barrio Itatí) afirma que... “en el horario escolar, que vienen re llenos, tendrían que poner más a esas horas”. María Teresa (56 años, del barrio 3 de Diciembre) es enfermera, y cuenta que:

...el sábado a la mañana voy a Morón a trabajar como franquera en una clínica (sábados, domingos y feriados), son 2 horas de ida y dos horas de vuelta. Como a la noche no hay colectivos, los sábados a la noche me quedo en lo de mi mamá en Ramos Mejía para poder dormir unas horas...

Los barrios Itatí y 3 de Diciembre son, no obstante, los más próximos al centro de Moreno y aquellos con mejor frecuencia de los estudiados (autotransporte cada 20 minutos).

Los testimonios expresan la existencia de obstáculos que tornan frágil la movilidad. Este grupo de mujeres, que vive en el conurbano precario, que hace tareas múltiples y que necesita hacerlas casi todas fuera de su barrio, y que depende para salir de un transporte público de mala calidad, tiene una movilidad vulnerable, en riesgo de continuidad, reducción o deterioro (Gutiérrez y Minuto, 2007). La ausencia de transporte público por la noche, su pobre frecuencia en el día y más aún los fines de semana, obliga a un andamiaje complejo que incluye el dormir fuera: obliga al “no viaje” (Gutiérrez, 2012a).

Al parecer, género implica, en estos casos, auto-segregación: muchos viajes cotidianos, lentos y complicados, subordinan los personales a la salud, el estudio o el trabajo, necesarios para invertir en el propio cuidado y desarrollo. Algo para indagar más ampliamente y en profundidad.

A modo de cierre

Orfeuill (2004) concibe la movilidad como parte del capital social de las personas y una condición para la ampliación de su estructura de oportunidades. Las mujeres del caso de estudio, en edad activa y residentes en el conurbano precario de Moreno, hacen todos los viajes reproductivos, trabajen o no fuera del hogar. Hacen las compras y los trámites y acompañan a los hijos a la escuela y a la salud sin compartir viajes con los padres o parejas, y acompañan también a otros familiares. Y lo hacen caminando o en transporte público, uno de mala calidad, porque el auto del hogar, si lo tienen, lo usan los hombres. No registran como parte de su movilidad cotidiana viajes por estudio, ni por esparcimiento, cultura, ocio o contacto con amigos. Sus trayectorias más frecuentes son fuera del barrio pero dentro del propio partido de Moreno, esto es, con una apropiación muy reducida de la estructura de oportunidades que habilita el vivir en una metrópolis como Buenos Aires.

El ordenamiento y la “calidad” del territorio en el conurbano precario, tanto por su dotación material en cantidad de equipamientos y diversidad de funciones como por su dotación en calidad de servicio, condicionan la movilidad cotidiana y refuerzan problemas de equidad de género y de inclusión social, en un círculo vicioso que retroalimenta la desigualdad.

El caso de estudio muestra que hay una movilidad vulnerable de género. Y muestra que hay una movilidad vulnerable en la ciudad compacta. Ambos hallazgos apuntan a destacar aspectos negados, poco iluminados o en la penumbra de la literatura actual, pero por sobre todo, de las políticas de movilidad y del planeamiento territorial.

Y muestran que las condiciones de vulnerabilidad se refuerzan y retroalimentan.

Las desigualdades son una característica de las grandes ciudades. La movilidad cotidiana las expresa y contiene. En las ciudades actuales, el modelo urbano monofuncional y de baja densidad de los barrios cerrados y los shoppings centers, y el modelo auto intensivo asociado a él, tienen “responsabilidades” en estas desigualdades. Y, por

supuesto, también los actores que los protagonizan (los desarrolladores inmobiliarios, los municipios, la población de estratos medios-altos). Pero esta mirada saca de la vista otras “responsabilidades”. Una fundamental, la de la gestión urbana micro o barrial, que naturaliza la precariedad del conurbano y la “eterniza”.

Género y territorio renuevan viejas desigualdades. Las desigualdades viejas del conurbano abandonado por la urbanización, a pesar de las acciones del nuevo paradigma de políticas de la movilidad sostenible, que afortunadamente recuperan el transporte público y los medios dulces como la caminata y la bicicleta, pero que no alcanzan a estos territorios. Y las desigualdades viejas de género, a pesar de las libertades de la revolución femenina del siglo veinte. La movilidad femenina no se libera de roles de género ni logra la equidad. El acceso al empleo, aunque éste sea uno igualitario, no equivale a un acceso igualitario a las oportunidades que conforman una vida de calidad, porque el tiempo cotidiano es uno, y la energía vital también, por lo que la recarga de las funciones del hogar en las mujeres, merma su posibilidad de acceso a otras actividades (estudio, cultura, ocio, cuidado personal, deporte, amistad) trabajen o no, y más aún si lo hacen. Y la movilidad es un mediador para la realización de todas ellas. Por lo que a mayor necesidad y dificultad de movilidad, menor oportunidad de acceso (Gutiérrez, 2015).

La movilidad de las mujeres del conurbano precario no está libre de problemas, a pesar de que profesan las dos condiciones en las que enfoca la literatura sobre el modelo urbano y de movilidad actual: habitan en la ciudad compacta y no hacen uso intensivo del auto particular. Muy por el contrario. Son usuarias del transporte público y de la caminata. Las críticas a la ciudad difusa señalan el déficit de densidad poblacional para dotar de equipamiento y servicios de transporte a los barrios. Esto “encubre” cuestiones de ordenamiento territorial y de déficit de transporte público. No es sólo la morfología de las ciudades el problema sino también la gestión de su territorio y de las políticas públicas. En conjunto, refuerzan y retroalimentan otras desigualdades, como las de género.

ACLARACIÓN: Este trabajo recupera resultados de la tesis de grado de la Lic. Malena Lucía Reyes (2014). La misma fue realizada en el marco de los Proyectos UBACyT F435 y F134 del Programa Transporte y Territorio de la Universidad de Buenos Aires, referidos a movilidad y desigualdad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. La tesis y los proyectos fueron dirigidos por la Dra. Andrea Gutiérrez.

Bibliografía

- » ABBA, Artemio Pedro (2010) *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Café de las Ciudades, 2010. 176 p.
- » AGNES, Heller (1970) *Sociología de la vida cotidiana*. Barcelona, España: Península.
- » ALLEN, Heather (2016) Safe and sound. International Research on women's personal safety on public transport. *FIA Foundation Research Series*, Paper 6.
- » AVELLANEDA, Pau, LAZO, Alejandra (2009) Aproximación social al estudio de la movilidad cotidiana en la periferia pobre de la ciudad. Los casos de Juan Pablo II, en Lima, y de la Pintana, en Santiago de Chile. En: *Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*, Buenos Aires, Argentina (En CD)
- » BLANCO, Jorge (2005) Urbanización y movilidad: Contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. En *Anais X Encontro de Geógrafos da América Latina* (presentación en CD). San Pablo (Brasil).
- » BLANCO, Jorge, BOSOER, Luciana, APAOLAZA, Ricardo (2014) Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. En: *Scripta Nova Vol. XVIII*, núm. 493 (06).
- » BOFILL I LEVI, Anna, DURMENJÓ, Rosa María, SEGURA, Isabel, MARTÍNEZ, Carmen (1998) *Libro blanco las mujeres y la ciudad: Manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista de género*, Barcelona: Fundación María Aurelia Capmany.
- » BYUNG-CHUL, Han (2014) *Psicopolítica. Neoliberalismo y nuevas técnicas de poder*. Ed. Herder, Barcelona.
- » CEBOLLADA, Ángel (2006) Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. En: *Documents d'anàlisi geogràfica*, 2006, no. 48. p. 105-121
- » CEBOLLADA, Ángel, MIRALLES GUASCH, Carme (2004) Modelo urbano, movilidad y exclusión laboral. En *I Jornadas de Geografía Económica*. Valladolid: AGE.
- » CICOLELLA, Pablo (2000) Distribución global y territorio. Modernización y concentración comercial en Argentina en los años noventa. En: *Economía, Sociedad y Territorio*, 2000, vol. II, N° 7, p. 459-496.
- » DÍAZ MUÑOZ, María Ángeles, JIMÉNEZ GIGANTE, Francisco José (2003) Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género? En: *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo*. Infraestructuras para la vida cotidiana. ETSAM, UPM. 19 p.
- » DIAZ OLVERA Lourdes, MIGNOT Dominique, PAULO, Christelle (2006) Movilidad Y Desigualdades Sociales Y Territoriales En: *I Congreso Internacional "Los Ciudadanos y la Gestión de la Movilidad"*, 25-27 Septiembre 2006, Madrid (España), 16 p.
- » GARCÍA PALOMARES, Juan Carlos (2008) Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. En: *EURE*, v. 100, n° 34.

- » GUTIERREZ, Andrea, MINUTO, Diego (2007) Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. En: *Geografando*, vol. 1, N2, *Revista do Laboratorio de Cartografia e Estudos Ambientais (LACEA)* – Dpto. de Geografía y Economía, Univ. Federal de Pelotas, Pelotas (Brasil), En papel y en línea <http://www.ufpel.edu.br/ich/lacea/geografandov1n2.pdf>
- » GUTIERREZ, Andrea (2009) La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. En: *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. [En línea]. <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezEGALog.pdf>
- » GUTIERREZ, Andrea, REYES, Malena Lucía (2010) Movilidad cotidiana, políticas públicas y género. Un estudio en el periurbano de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En: *6ª Jornadas Nacionales y 1ª Internacionales "Desarrollo Local, Sostenibilidad y Ciudadanía Mundial"*, UNIDA – Univ. de Girona, Buenos Aires, 12 pág. En CD Rom.
- » GUTIERREZ, Andrea (2011) Insumos para una gestión intersectorial de políticas públicas: movilidad y acceso. En: *Territorios 25, Universidad del Rosario*, Colombia, pp. 151-171. En papel y en línea. <http://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios>
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2012a) ¿Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte". En: *Bitácora Urbano Territorial* N°21, vol. 2, Universidad Nacional de Colombia, Julio – Diciembre 2012, 61-74. En papel y en línea. <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora>
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2012b) Movilidad y territorio. Herramientas para la integración sectorial del ordenamiento a escala barrial. En: *Memorias del II Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales*, Universidad Nacional de Colombia – Sede Bogotá, 1-19. En CD ROM y en línea http://issuu.com/sem_proceso_urbanos_informales/docs/movilidad_y_territorio._herramientas_para_la_integ?e=1667775/3180284
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2015) Movilidad cotidiana y metrópolis: desafíos de una dinámica contradictoria. En: Arroyo, M. y R. Cruz (coord.) *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização*, 313-342. Sao Paulo: Editora AnnaBlume.
- » HAYDEN, Dolores (1981) *The Grand Domestic Revolution*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1981.
- » LEFEBVRE, Henry (1947) *Critique of Everyday Life Volume I: Introduction*, London: Verso edición original. 1947. *Critique de la vie quotidienne I: Introduction*, Paris: Grasset.
- » LEFEBVRE, Henry (1968) *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Paris: Gallimard, Collection Idées. Traducción castellano: 1972, *La vida cotidiana en el mundo moderno*, Madrid: Alianza.
- » HERCE VALLEJO, Manuel (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Ed. Reverté, 315 p.
- » HERNÁNDEZ, Diego (2009) Los desafíos del Transporte Público como canal de acceso al bienestar y mecanismo de integración social. El caso de Santiago de Chile. En: *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires.
- » INDEC (2014) Encuesta Nacional sobre trabajo no remunerado y uso del tiempo, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Argentina.

- » JARA, Mauricio, CARRASCO, Juan Antonio (2009) Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte.” En: *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires, 2009.
- » JIRON, Paola (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. En: *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, dic. 2007, vol.12, no.29, p.173-197. ISSN 1316-3701.
- » LAZO, Alejandra (2008) Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, nº 270 (45). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>>.
- » LAZO, Alejandra, CONTRERAS, Yasna (2009) Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. *Conference of Geographers in Montevideo*. Montevideo, Abril. 2009. Montevideo
- » LE BRETON, Eric (2004) Exclusion et immobilité : la figure de l’insulaire. En ORFEUIL, J.P. (Dir.). *Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s’en sortir*. París: Ed. de l’Aube, p. 115-147.
- » LE BRETON, Eric (2005) *Bouger pour s’en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. París: Armand Colin, 2005. 247 p.
- » LINDON, Alicia (2004) Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana” En: *Veredas*, n. 8, México, pp. 39-60
- » MICHAUD, Anne (ed.) (1997) Une ville a la mesure des femmes, le role des municipalités dans l’atteinte de l’objectif d’égalité entre hommes et femmes. Fédération Canadienne des Municipalités, Bureau international, Ottawa; *Femmes ey ville, Ville de Montréal*. Oslo: Ministere of the environment.
- » MINACA, Monique, MAYERL, Roland (1994) *Charte Européenne des Femmes dans la Cité* (Carta Europea de las mujeres en la ciudad). 1ª. ed. Bruselas: Comisión Europea, DG V, 1994.
- » MIRALLES-GUASCH, Carme (2002) *Ciudad y transporte*. Barcelona, Ariel. 256 p.
- » MIRALLES-GUASCH, Carme, MARTÍNEZ MELO, Monserrat (2012) Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, Ponta Grossa, v. 3.
- » ORFEUIL, Jean Paul (dir.) (2004) “Introduction” En ORFEUIL J.P. (Dir.). *Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s’en sortir*. París: Ed. de l’Aube, 2004, p. 11-27.
- » PEREIRA, Silvia Regina (2008) Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. En: *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.
- » QUIROS, Tatiana, MEHNDIRATTA, Shomik Raj, OCHOA, María Catalina (2014) *Gender, Travel and Job Access: Evidence from Buenos Aires*. Washington DC.
- » REYES, Malena Lucía (2014) *Movilidad y desigualdad social. Un estudio de caso en el Gran Buenos Aires*. Tesis de Licenciatura, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

- » ROSENBLOOM, Sandra (1993) Women's Travel Pattern at Various Stages of Their Lives. In Cindi, K and Monk, J. (Eds). *Full Circles: Geographies of Women over the Life Course*. London, Routledge. pp. 208-242.
- » SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés (2003) "Configurar el espacio intermedio. Urbanismo y conciliación entre vida familiar y vida laboral", en Font, Tomás (coord.), *Anuario del gobierno local 2002. Los nuevos retos del urbanismo*, Marcial Pons, Barcelona, 2003, pp. 145-168.
- » TOBIO, Constanza (1995) Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF+S*, 13, Julio 2000. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Universidad Politécnica de Madrid. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>
- » VARELA, Brisa, VINUESA, Julio (coord.) (2012) *Metrópolis. Dinámicas urbanas*. España: Universidad Autónoma de Madrid, Universidad de Luján.
- » ZANCA, Rosana (2011) Movilidad Urbana y cotidianeidad ascendente: estrategias educativas para el empoderamiento del transporte comunitario. En: *Revista Transporte y Territorio* Num. 4, Instituto de Geografía "Dr. Romualdo Ardissonne", Buenos Aires.

Andrea Gutiérrez / angutz@gmail.com

Licenciada y Doctora en Geografía de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Investigadora CONICET y docente del Departamento de Geografía (UBA). Coordinadora del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía (UBA), y directora de sus distintos Proyectos UBACyT desde 2008.

Malena Lucía Reyes / malenaluciareyes@gmail.com

Licenciada en Geografía (UBA) y Doctoranda avanzada de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (UNCuyo). Becaria Interna Doctoral en Temas Estratégicos del CONICET e investigadora en el Centro de Estudios de Innovación Institucional para la Gobernabilidad Democrática (UNCuyo).