

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

TESINA DE GRADO
*MOVILIDAD URBANA EN EL ÁREA
METROPOLITANA MENDOZA*

Alumna: María José Navarrete

Nº Registro: 12642

Directora: Dra. Mercedes Lentini

Co – director: Mgter. Rodolfo Morgani

AÑO 2013

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO 1: Transformaciones neoliberales en la sociedad y la ciudad.	
La movilidad urbana en la ciudad	8
1.1 – La transición a la hegemonía neoliberal en el mundo	8
1.1.1 – El caso de Argentina	12
1.2 – Principales transformaciones urbanas en las últimas décadas	16
1.3 – La movilidad urbana en la ciudad actual	31
CAPÍTULO 2: La movilidad urbana desde la teoría	42
2.1 – Antecedentes	42
2.1.1 – Análisis tradicional de la movilidad	42
2.1.2 – Análisis de la movilidad por grupos y características de la población	44
2.1.3 – Análisis del movimiento en el centro de la sociedad y ciudad modernas	46
2.1.4 – El análisis de la movilidad en las últimas décadas en América Latina	48
2.2 – La movilidad urbana como derecho	51
2.3 – La movilidad urbana y las Nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (NTIC's)	53
2.4 – Movilidad urbana y vida cotidiana	57
2.5 – Perspectiva teórica de la investigación	60
CAPÍTULO 3: Área Metropolitana Mendoza	63
3.1 – Breve caracterización de las transformaciones urbanas de las últimas décadas en el AMM	63
3.2 – Movilidad urbana en el Área Metropolitana Mendoza	70

3.2.1 – Patrones de movilidad urbana de la población	70
3.2.2 – Estado del transporte público, la infraestructura vial y el tránsito en las últimas décadas en el Gran Mendoza	80
CAPÍTULO 4: Movilidad urbana en el gran mendoza en relación a la localización residencial y el estatus socio – económico	88
4.1 – Algunas consideraciones teóricas más	88
4.2 – Propuesta metodológica	89
4.3 – Casos de estudio	90
4.4 – Resultados del trabajo de campo	96
4.4.1 – Motivos de los desplazamientos	97
4.4.2 – Medios de desplazamiento	102
4.4.3 – Experiencias de movilidad	106
4.4.4 – Problemas y dificultades	117
4.4.5 – Movilidad a través de las redes	122
4.4.6 – Organización y estrategias de movilidad	126
4.4.7 – Movilidad y entorno urbano	129
4.4.8 – Tabla síntesis	139
CONCLUSIONES	148
BIBLIOGRAFÍA	152
ANEXOS	164

INTRODUCCIÓN

Los desplazamientos cotidianos que realizan las personas dentro de las ciudades para llevar a cabo las distintas actividades diarias, forman parte de un campo de creciente interés para comprender nuevas dinámicas urbanas y nuevos modos de vivir en la ciudad. En la actualidad, la movilidad en la ciudad es central, ya que impacta y se vincula con distintos procesos urbanos fundamentales.

En primer lugar, al extenderse el modo de vida urbano y a mayor complejidad en la organización social y las relaciones sociales, se produce un incremento generalizado de los desplazamientos cotidianos. Este incremento transforma las vivencias cotidianas de las personas en la ciudad, produciendo también nuevas formas de socialización y cambios en el entorno urbano.

En segundo lugar, la movilidad urbana se vincula con el uso y gestión de los espacios públicos y de la infraestructura vial. En estos espacios donde se desarrolla la movilidad, pueden favorecerse algunos tipos de desplazamientos sobre otros, produciendo o revirtiendo situaciones de desigualdad (por ejemplo: las autopistas solo pueden usarlas aquellos que tienen vehículo particular). Además, el estado de estos espacios puede facilitar o dificultar las posibilidades de movilidad de los habitantes de una ciudad.

La movilidad se relaciona también con las políticas de transporte público. El transporte público es el medio de desplazamiento más democrático (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003) y cumple un importante rol social en la inclusión de los sectores sociales más vulnerables (Avellaneda y Lazo, 2011). La gestión del transporte público urbano impacta en las decisiones de movilidad urbana de importantes sectores de la población.

Además, las posibilidades de movilidad (posesión de automóvil o dependencia del transporte público), pueden ser un factor influyente en las decisiones individuales de elección residencial.

La movilidad urbana es el medio que posibilita el acceso a bienes y servicios urbanos, también al mercado de trabajo y a las relaciones sociales (Avellaneda y Lazo, 2011), por lo cual es un componente fundamental en el análisis inclusión / exclusión en la sociedad actual. En relación a esto, las políticas para la localización de vivienda social deberían considerar las posibilidades de movilidad de los colectivos sociales beneficiarios de esas políticas.

Cabe destacar entonces que si la movilidad es el medio que permite el acceso a bienes, servicios, actividades, etc., poder desplazarse sin inconvenientes se transforma en un derecho. Tal como indica Ascher (2003, p. 19) al respecto “este derecho a la movilidad es una precondition de los otros derechos; se ha convertido en una especie de derecho genérico, con una importancia social creciente”.

En el contexto actual, el crecimiento de las ciudades ha tenido como una de sus consecuencias el crecimiento de periferias extensas, difusas y fragmentadas y el aumento de los desplazamientos mediante el uso del automóvil privado, por lo cual las posibilidades, modos y prácticas de desplazamiento de los habitantes urbanos es una problemática de creciente importancia.

Para este estudio sobre movilidad urbana en el Área Metropolitana Mendoza (AMM), el problema de investigación se establece a partir de la interrelación de diversos factores. En primer lugar, como se mencionaba anteriormente, se ha producido en los últimos años el crecimiento de la ciudad con una periferia extensa, de baja densidad, fragmentada y con fuertes indicios de segregación socio – espacial. En segundo lugar, tanto en Mendoza como en

otras ciudades de América Latina, se ha producido en las últimas décadas un fuerte incremento del uso del automóvil particular junto a un importante deterioro en la prestación del servicio de transporte público, esto ha modificado los desplazamientos cotidianos de las personas por la ciudad. En tercer y último lugar, es de sumo interés para Mendoza desarrollar nuevas líneas de investigación sobre movilidad urbana cotidiana, que trasciendan los clásicos abordajes de los estudios sobre tránsito, transporte o análisis de datos secundarios (para el caso de la movilidad Encuesta Origen Destino), en sintonía al desarrollo científico de otras ciudades del continente y el mundo respecto a este tema.

Por todo lo anteriormente expuesto, se ha planteado como principal pregunta – problema en esta investigación ¿Cómo se relaciona la movilidad urbana con la localización residencial y el estatus socio económico en el AMM?

Mediante un diseño metodológico en el que se establecerán comparaciones entre tres áreas del AMM y el uso de diversas técnicas cualitativas, se propone como objetivo principal de esta investigación analizar la relación de la movilidad urbana con la localización residencial y el estatus socio económico. En cuanto a los objetivos específicos, se propone: describir prácticas de movilidad urbana cotidiana, describir prácticas de movilidad urbana cotidiana según edad, sexo y estructura del hogar, describir prácticas de movilidad urbana cotidiana para el acceso al trabajo, comercio, salud, educación, recreación y describir experiencias, necesidades y deseos de las personas en la movilidad urbana cotidiana.

La investigación se estructura en cuatro capítulos. En el primer capítulo se presenta el contexto histórico – social del tema de estudio. En primer lugar, se analizan las transformaciones ocurridas desde las últimas décadas del siglo pasado que consolidaron el neoliberalismo como nuevo modelo hegemónico a

nivel mundial, luego, el impacto de esta reestructuración económica global en las ciudades, y por último, el estado actual de la movilidad urbana en la ciudad.

En el segundo capítulo se desarrolla el marco teórico sobre movilidad urbana, se exponen los antecedentes del tema de estudio y los aspectos teóricos más relevantes para el desarrollo de esta investigación: el derecho a la movilidad, la importancia de la movilidad urbana en la vida cotidiana y la vinculación de la movilidad a las Nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (NTIC's). Por último, se desarrolla la perspectiva teórica de esta investigación en particular.

El tercer capítulo aborda las transformaciones urbanas ocurridas en las últimas décadas en el AMM, y en segundo lugar una descripción sobre el estado de la movilidad urbana en el Gran Mendoza.

En el cuarto y último capítulo se presentan el diseño metodológico para la realización del trabajo de campo, las áreas de estudio y el análisis de la recolección de información.

CAPÍTULO 1

TRANSFORMACIONES NEOLIBERALES EN LA SOCIEDAD Y LA CIUDAD. LA MOVILIDAD URBANA EN LA CIUDAD

Para abordar las prácticas de movilidad urbana en relación al estatus socio – económico y la localización residencial en el Área Metropolitana Mendoza, es necesario conocer en principio las transformaciones ocurridas en la ciudad en las últimas décadas y su relación con la movilidad urbana.

Para establecer esta aproximación, se proponen los siguientes ejes de análisis en este capítulo:

En primer lugar, se analizan las transformaciones ocurridas desde las últimas décadas del siglo pasado que consolidaron el neoliberalismo como nuevo modelo hegemónico a nivel mundial, finalizando la etapa de la economía fordista y el Estado de Bienestar.

Luego, se vincula la reestructuración del capitalismo con las transformaciones ocurridas en la ciudad en estas décadas, centrando el análisis en las ciudades latinoamericanas y en Argentina.

Por último, se describen las principales características de la movilidad urbana en la ciudad actual.

1.1 – La transición a la hegemonía neoliberal en el mundo

A mediados de la década de 1970, se produce una crisis estructural del capitalismo a nivel mundial. Esta crisis está caracterizada, entre otros aspectos, por: crecimiento del desempleo, inflación, aumento en los precios del petróleo y conflictividad con los países árabes, una caída en la tasa de ganancia para el capital, una importante intensificación de la lucha de movimientos políticos.

Con esta crisis se inicia “la tercera reestructuración capitalista mundial” (Palacios, 2003, p. 47), que impacta de manera diferenciada en cada economía y Estado nacional, y culmina con la consolidación del neoliberalismo como nuevo sistema económico hegemónico en el mundo.

Previo a la crisis de mediados de la década del '70, desde la 2da Guerra Mundial hasta ese momento, primó una organización político – económica denominada “liberalismo embridado”¹ (Harvey, 2007a, p.17), más usualmente conceptualizada como Estado de Bienestar. En sus diversas formas históricas, Harvey (2007a) señala que estos Estados tenían en común

“la aceptación de que el Estado debía concentrar su atención en el pleno empleo, en el crecimiento económico y en el bienestar de los ciudadanos, y que el poder estatal debía desplegarse libremente junto a los procesos del mercado -o, si fuera necesario, interviniendo en él o incluso sustituyéndole-, para alcanzar esos objetivos. Las políticas presupuestarias y monetarias generalmente llamadas ‘keynesianas’ fueron ampliamente aplicadas para amortiguar los ciclos económicos y asegurar un práctico pleno empleo. Por regla general, se defendía un ‘compromiso de clase’ entre el capital y la fuerza de trabajo como garante fundamental de la paz y de la tranquilidad en el ámbito doméstico” (Harvey, 2007a, p.17).

Además, en este periodo, se consolidaron instituciones financieras internacionales para estabilizar las relaciones entre las naciones (Harvey, 2007b).

¹ Harvey (2007a) expone que este concepto refiere a cómo el mercado, el empresariado y las corporaciones, se encontraban cercadas por una red de constreñimientos sociales y políticos y por un entorno regulador, que unas veces restringían y otras veces señalaban la estrategia económica. El neoliberalismo busca liberar al capital de estos constreñimientos.

Para sintetizar el Estado de Bienestar se apoyaba en tres pilares: un pacto social entre capital y trabajo, la regulación e intervención del Estado en la esfera económica y el control del orden económico internacional por medio de la intervención en la circulación con organizaciones internacionales (FMI) bajo el patrón dólar (Castells, 1995).

El Estado de Bienestar prevalece en todo el mundo capitalista hasta que se desencadena una crisis estructural en la década del '70, como ya se ha mencionado. Finaliza con esta crisis un modelo de acumulación que había sido exitoso para el capital, pero que estaba agotado. (Harvey, 2007a, 2007b).

Para enfrentar esta crisis estructural en los '70, surge como una de las alternativas al capitalismo el proyecto neoliberal. Este proyecto consistía en iniciar una nueva fase de acumulación del capital mediante el ascenso del mercado, la minimalización del Estado y el individualismo como ideología. El objetivo último era restaurar el poder de las clases altas. Este poder estaba amenazado en la época como consecuencia del descontento social a raíz de la crisis económica y el accionar de movimientos sociales y urbanos (Harvey, 2007b).

La transición al neoliberalismo no se realizó en todos los países al mismo tiempo ni de la misma manera, sino que tuvo un “desarrollo geográfico desigual” (Harvey, 2007a, 2007b). Este proceso fue impulsado por los países centrales mediante la aplicación de cuatro mecanismos: inversión extranjera directa e inversiones en cartera, creciente movilidad geográfica del capital (facilitada por la reducción en los costos de transporte y las comunicaciones), entidades financieras como Wall Street, FMI, Departamento del Tesoro, que dominaron la política económica y que presionaron Estados de países en desarrollo a adoptar medidas neoliberales mediante la disciplina fiscal, más la difusión global de la nueva ortodoxia económica monetarista y neoliberal que tuvo una poderosa influencia ideológica.

Dicha transición concluye en el Consenso de Washington de 1990, momento histórico en el que el neoliberalismo se consolida como proyecto global hegemónico (Harvey, 2007a).

Este “desarrollo geográfico desigual” implica que la transición al neoliberalismo se realizó de muy distinta manera en los diferentes países. En países como los de América Latina con dictaduras militares mediante la coacción, en países como Estados Unidos y Gran Bretaña bajo gobiernos democráticos (Reagan y Thatcher) mediante la construcción de consenso y sentido común, en Irak mediante la invasión y la guerra (Harvey, 2007b).

Fue fundamental además en el avance neoliberal, la construcción de consentimiento sobre la ideología neoliberal. Dicha ideología consiste en un conjunto de ideas basadas, principalmente, en la defensa de la libertad individual. Respecto a lo que implicó esta construcción, se puede ampliar con la siguiente cita,

“poderosas influencias ideológicas circularon a través de las corporaciones, de los medios de comunicación y de las numerosas instituciones que constituyen la sociedad civil, como universidades, escuelas, iglesias, y asociaciones profesionales (...) así como la organización de think-tanks (con el respaldo y la financiación de la corporaciones), a la captura de ciertos segmentos de los medios de comunicación y a la conversión de muchos intelectuales a modos de pensar neoliberales, se creó un clima de opinión que apoyaba el neoliberalismo como el exclusivo garante de la libertad” (Harvey, 2007a, p.46).

Los procesos fundamentales que caracterizaron esta transición al neoliberalismo fueron: privatizaciones, desregulaciones, financiarización de la economía, presiones de los organismos internacionales de crédito a los gobiernos nacionales sobre todo en la financiación de sus deudas, globalización

de la economía (empresas multinacionales), neocolonialismo e imperialismo (Harvey, 2007b).

Estos procesos han dado lugar a la “acumulación por desposesión” (Harvey, 2007b), una nueva acumulación originaria en el sentido de Marx, que ha determinado enormes transferencias de riqueza “de las clases subordinadas a las dominantes y de los países más pobres a los más ricos” (Harvey, 2007b, p.1), consolidando la restauración del poder de clase.

1.1.1 – El caso de Argentina

En la Argentina podemos reconocer dos momentos claves en el proceso de transición y consolidación del modelo neoliberal. Este proceso se inicia con la dictadura militar en 1976, y se consolida en la década de los '90 con el menemismo.

El primer momento está signado por el conjunto de políticas de liberalización económica realizadas por la dictadura militar. Estas políticas de liberalización marcan el fin de la etapa previa: el modelo de industrialización sustitutiva de importaciones.

Respecto a esto Rapoport indica (2003, p. 788) “a partir del golpe de Estado del 24 de marzo de 1976 comenzó a implementarse un conjunto de medidas que tuvieron un importante impacto en la esfera económica argentina, produciendo una ruptura de las características estructurales del funcionamiento de la economía del país”.

Estas reestructuraciones en el plano económico se aplicaron en conjunto con medidas de disciplinamiento social y político: exilios, desaparición forzosa de personas, detenidos políticos, clausura de partidos políticos y sindicatos, etc.

El segundo momento se produce en la década de 1990, durante las presidencias de Menem. En relación a este momento histórico Rapoport (2003) destaca como factor de cambio primordial

“durante la gestión menemista las políticas económicas observaron una orientación claramente neoliberal, dirigidas a avanzar en el retiro del Estado de una serie de funciones para confiarlas a los mecanismos del mercado” (Rapoport, 2003, p. 969).

Para lograr el desmantelamiento del Estado se implementan una serie de medidas como: privatizaciones de las empresas estatales, desregulaciones de los mercados, reforma administrativa del Estado, transformación del sistema de seguridad social (Rapoport, 2003), focalización de las políticas de protección social. Estas medidas, en conjunto con otras, conllevaron una profunda reforma del Estado. El objetivo final de esta reforma era “reducir el peso cuantitativo del sector público en el empleo, en la producción de bienes y servicios y en el número de empresas, como en la disminución de la capacidad y voluntad de intervención y regulación” (Rapoport, 2003, p. 987).

La profundidad de esta transición conlleva una reestructuración en todos los órdenes de la vida social, aquí se mencionaran sólo algunas de las consecuencias más sobresalientes. Todos los procesos se encuentran estrechamente vinculados entre sí, se presentan de forma diferenciada solo a fines expositivos.

Las desregulaciones en el mercado laboral fue uno de los cambios que más impactó en las condiciones de vida de la población,

“la flexibilización laboral es una reforma largamente reclamada por algunos grupos empresarios (...) se trata de eliminar, o por lo menos acotar, las denominadas rigideces del mercado de trabajo, es decir todas las normativas, los convenios colectivos de trabajo y los usos o costumbres que limitan las posibilidades empresarias de dirigir la fuerza laboral de acuerdo con la conveniencia del proceso productivo y de la valorización del capital por medio de una intensificación del trabajo” (Rapoport, 2003, p. 1011).

Esta profunda reforma del mercado laboral implicó una caída de los salarios, desempleo, subempleo² y precarización laboral. En consecuencia, se produjo un empobrecimiento generalizado en las condiciones de vida de amplios sectores de la población (Rapoport, 2003). Este empobrecimiento también alcanzó a las clases medias³, al tiempo que se incrementaron las cifras de indigencia.

Las principales tendencias del mercado laboral luego de la desregulación fueron:

“desempleo abierto, feminización, pérdida de las garantías derivadas de la antigüedad y el saber empírico, aumento de los trabajadores por hogar, flexibilización, reducción de las contribuciones empresariales y estatales a la seguridad social, descentralización de la negociación colectiva y precarización de las condiciones de trabajo”⁴ (Palacios, 2003, p.65).

En tanto Svampa (2004, p. 55) plantea que las transformaciones del mercado laboral, establecieron un nuevo escenario social en el que se encuentra:

“una franja más reducida de ganadores, representados por las élites planificadoras, los sectores gerenciales y profesionales, los

² Los subempleados son aquellos que teniendo un empleo, desean trabajar más tiempo o encontrar un puesto acorde con un mayor nivel de calificación (Rapoport, 2003).

³ El empobrecimiento de las clases medias ha sido muy significativo en la reconfiguración social del país, por la importancia histórica de las clases medias en la estructura social de Argentina. Proceso que ha sido abordado como pauperización de las clases medias, emergencia de nuevos pobres, entre otras conceptualizaciones. Para ampliar al respecto ver: Svampa (2001, 2004) y Prévôt Schapira (2000, 2001).

⁴ Tendencias observadas para América Latina, en el marco de estos países donde todos aplicaron profundas reformas al mercado laboral, Argentina “ha sido el país más avanzado en materia de flexibilidad laboral” (Palacios, 2003, p. 63).

intermediarios estratégicos, en fin, una heterogénea clase de servicios. Por otro lado, encontramos un vasto y heteróclito conglomerado social de perdedores, entre los que se cuentan importantes sectores de la clase media tradicional y de servicios que hoy sufre los efectos de la descalificación social y la precarización laboral, así como también un creciente y nuevo proletariado, confinado a realizar las tareas menos calificadas que requiere la economía de servicios (...) la antigua clase trabajadora aparece debilitada en términos de derechos sociales y cada vez más exigua, al tiempo que existe (...) un número importante de desocupados”.

Con el proceso de reforma del mercado laboral aumenta también la cantidad de población ocupada en el sector servicios y se registra una importante disminución en el sector industrial. Por lo cual se observa una “transformación de economías centradas en la producción industrial a una configuración en sectores terciarios, que se manifiesta en la pérdida de empleos industriales y un aumento generalizado del sector informal y el terciario en el peso del mercado laboral” (Fuentes y Sierralta, 2004, p.8).

Así, se configura un mercado de trabajo fuertemente segmentado y con grandes disparidades en los niveles de ingreso. Esto produce un significativo incremento de la desigualdad, la polarización social, la regresividad en la distribución del ingreso y, como ya se mencionó, en el empobrecimiento de importantes sectores de la población.

La flexibilización del mercado de trabajo, sumado a la reducción del gasto público social y a una visión tecno – liberal en la gestión de las políticas sociales (visión que considera la pobreza como algo transitorio y excepcional que será superado con el crecimiento económico), refuerzan el deterioro en las condiciones de vida (Rapoport, 2003).

Además Palacios (2003) señala como principales tendencias en la relación entre mercado de trabajo y clases sociales⁵ luego de la desregulación: más polarización social, más empobrecimiento de sectores urbanos con actividades informales y estrategias de supervivencia diversas, más exclusión de marginales, más inestabilidad en el empleo de las clases medias.

La interrelación de estos cambios produce una ruptura con el modelo social anterior y las pautas de integración social. Respecto a esto, Svampa (2001, 2004) plantea que la ruptura se produce por el colapso del antiguo modelo de socialización, más mixto, y también por el fin de un estilo de vida residencial, más heterogéneo. Esta ruptura ensancha las distancias entre grupos sociales, consolidando una ciudadanía privada (por una mercantilización de la vida social) y modificando los patrones de integración y socialización.

En un sentido similar Prévôt Schapira (2000, 2001) observa que en las décadas del '80 y '90 se bloquea la integración social del modelo desarrollista y el populismo de Estado. Dicho modelo favoreció la integración de los ciudadanos a la ciudad, mediante el clientelismo y el corporativismo. El bloqueo de ese modelo produce fragmentación. Estas rupturas consolidan el individualismo y el consumismo como nuevos patrones culturales dominantes.

La reestructuración del sistema económico mundial, que también se produjo con sus especificidades en Argentina, implicó novedosos procesos urbanos en las ciudades.

1.2 – Principales transformaciones urbanas en las últimas décadas

En la década del '80 se produce la crisis del fordismo urbano que en conjunto con la nueva política urbana, la crítica al racionalismo constructivista del urbanismo moderno, el multiculturalismo urbano, y la fragmentación étnico –

⁵ Tendencias para América Latina que también se observan en Argentina (Palacios, 2003).

religiosa en las grandes ciudades, marcan el inicio de la ciudad neoliberal (Abramo, 2012).

Señala Abramo (2012, p. 36) al respecto,

“la crisis del fordismo urbano se manifiesta sobre todo, a través de dos ejes de cambio: por una parte, la tendencia a la flexibilización urbana por sobre el urbanismo modernista y regulador; y por otra, la caída en el financiamiento estatal de la materialidad urbana (vivienda, equipamientos e infraestructura) y de algunos servicios urbanos colectivos (...) el mercado resurge como mecanismo principal de coordinación de la producción de la ciudad, ya sea a través de la privatización de las empresas públicas o por la hegemonía del capital privado en la producción de las materialidades residenciales y comerciales urbanas. Este predominio del mercado como mecanismo de coordinación de las decisiones de uso del suelo constituye un rasgo característico de la ciudad neoliberal, en contraste con el periodo del fordismo urbano, cuando el papel del mercado en la producción de las materialidades urbanas estaba fuertemente mediado por el Estado a través de la definición tanto de las reglas de uso del suelo como de las características de tales materialidades. La crisis del fordismo urbano implica, por tanto, el ‘retorno del mercado’ como elemento determinante en la producción de la ciudad neoliberal”⁶.

Respecto al rol del mercado y el capital en la producción de la ciudad, De Mattos (2002, p.4) expone:

⁶ Abramo (2012) indica que este “retorno del mercado” tiene particularidades en las ciudades de América Latina debido a la importancia de la lógica de la necesidad y del mercado informal de suelo en la configuración de las ciudades latinoamericanas. Esta interrelación de factores, da lugar a lo que denomina como la particularidad de la estructura urbana latinoamericana: la ciudad compacta y difusa “com – fusa”.

“la creciente financierización de la economía mundial, que ha impulsado una incontenible movilidad y autonomización de los capitales (...) ha intensificado a escala mundial una oferta creciente de capital inmobiliario legal e ilegal, altamente especulativo y crecientemente oligopolizado, que considera a la tierra metropolitana como un medio privilegiado para su valorización y también para su reciclaje. En todo el mundo, este capital generalmente controlado por grandes empresas, donde comienzan a predominar las de carácter transnacional, encuentra su mayor rentabilidad en las grandes aglomeraciones metropolitanas (...) la ascendente presencia de este tipo de inversores metropolitanos estimula el accionar (...) de coaliciones de élites relacionadas con negocios inmobiliarios, que buscan asegurar precondiciones para el crecimiento de su ciudad y que conducen las políticas urbanas con el propósito de expandir la economía local y acumular riqueza. En estas coaliciones, el capital inmobiliario ha cobrado una mayor importancia en la definición de la orientación y el contenido del desarrollo metropolitano”.

En cuanto a lo que sucede en las ciudades de América Latina en este contexto, Gutiérrez y Kralich (2011, p. 1) refieren

“las ciudades del mundo, y en particular las de América Latina, han sufrido en las últimas décadas los impactos de políticas que, encuadradas en contextos globalizadores, profundizaron la desigualdad de sus estructuras socio espaciales. Tras la caída del Estado de Bienestar, se avanza en el último cuarto del siglo XX en la implementación de medidas de liberalización económica. Ello se traduce en la modificación de los regímenes sociales de acumulación y la aplicación de políticas públicas orientadas a la privatización y desregulación de servicios urbanos”.

Esta nueva centralidad del mercado y del capital en la producción de la ciudad, implicó nuevas formas de gobernanza para la ciudad. Al respecto De Mattos (2002, p. 1) señala

“(se producen) cambios en las reglas del juego para la gestión urbana, que acompañaron a las políticas de liberalización y desregulación en el marco de los procesos de reestructuración; concebidas en consonancia con el principio de subsidiaridad estatal e impuestas como respuesta a la crisis fiscal del Estado keynesiano, estas políticas significaron una disminución tanto de la intervención como de la inversión pública, e hicieron que el capital privado se ubicase como el protagonista central del desarrollo urbano. En los hechos, esta nueva concepción desplazó definitivamente a las propuestas del urbanismo y la planificación urbana normativa racionalista que habían dominado la fase anterior – como las preconizadas por la Carta de Atenas – dando paso a los nuevos discursos y concepciones de la governance y de la planificación estratégica, mucho más preocupadas en estimular el papel del mercado y del capital privado en el desarrollo y configuración de la ciudad. Al ser concebidos de esta manera, los nuevos enfoques de la gestión pública – y en particular de la gestión urbana – se tradujeron en la remoción de muchos de los obstáculos que habían sido establecidos en la fase anterior al despliegue de una dinámica estrictamente capitalista en la producción de la ciudad; de esta manera, contribuyeron a mejorar las condiciones para la afirmación de una lógica estrictamente capitalista en el desarrollo metropolitano, otorgando a la plusvalía urbana el rango de criterio urbanístico básico”.

Esta redefinición de los criterios de gestión urbana, también impacta en los instrumentos para la gestión de las ciudades,

“la planificación regional y urbana a largo plazo será puesta en cuestión y con ella todos sus instrumentos. Con particularidades según los países y tradiciones, se iniciará una etapa de debate en torno a la validez de los planes urbanos (directores, de desarrollo, reguladores) y el conjunto de instrumentos reglamentarios utilizados para orientar el desarrollo económico – territorial” (Ciccolella y Mignaqui, s/f, p. 43).

En esta reestructuración, el urbanismo y la planificación han ingresado en una crisis, que todavía no origina un nuevo paradigma urbanístico como el de fines del siglo XIX y principios del XX (Ciccolella y Mignaqui s/f). En este contexto surgen, como se mencionaba anteriormente, nuevos instrumentos y planes urbanísticos para la gestión, entre estos podemos nombrar: el proyecto urbano global o plan estratégico⁷, el marketing urbano y las asociaciones público – privadas⁸ (Ciccolella y Mignaqui, s/f).

En síntesis, en las últimas décadas el Estado asume un nuevo rol, buscando atraer capitales e inversiones altamente fluctuantes y móviles en la nueva economía, a las ciudades.

En este contexto, se establece una competencia interurbana (Brenner, 2003; Ciccolella y Mignaqui, s/f), en el marco de un reposicionamiento de las metrópolis en la economía global. Esta competencia por la atracción de capitales, es gestionada por el Estado bajo los nuevos criterios de gobernanza urbana, y de manera diferenciada según los niveles estatales⁹.

⁷ Plan estratégico: Plan centrado en los procesos de concertación y negociación, no en los procedimientos jurídicos del Estado, aplicando distintas formas de cooperación entre actores públicos y privados (Ciccolella y Mignaqui, s/f).

⁸ Asociaciones público – privadas: Asociaciones entre el Estado y capitales privados para la realización de emprendimientos (Ciccolella y Mignaqui, s/f).

⁹ Para ampliar acerca del rol del Estado Nacional en la reestructuración urbana en esta etapa ver Brenner (2003). Este autor, en contraposición con las teorías de la ciudad global, plantea que el Estado Nacional no desaparece en este ascenso de la metrópolis como nuevo centro

Brenner (2003) plantea además, que desde los '70 las metrópolis cobran una nueva importancia en la economía capitalista mundial, como nodos principales para el desarrollo económico, desplazando las economías territoriales ancladas en el Estado Nación. Así se conforma una nueva jerarquía urbana, con un conjunto de ciudades globales¹⁰ (New York, Londres, Tokio) que comandan la economía mundial. Este rol central de las metrópolis en la reestructuración capitalista, se relaciona con una nueva división internacional del trabajo y con la crisis del sistema tecnológico institucional fordista – keynesiano. Al redefinirse las funciones de las metrópolis en la economía mundial, las relaciones entre ellas y al interior de cada una, hay zonas que quedan relegadas del desarrollo económico (Brenner, 2003).

En estas décadas se modifica también la matriz productiva de la economía urbana. En las ciudades latinoamericanas específicamente, se produce un cambio de la industrialización sustitutiva de importaciones, característica del modelo anterior, al predominio del sector servicios. Así se configura “una nueva base económica metropolitana, altamente terciarizada”¹¹ (De Mattos, 2002, p. 2).

dinámico en el desarrollo del capitalismo, sino que se re – escala para promover la competitividad territorial de sus regiones. También ver: Ciccolella y Mignaqui (s/f), los autores plantean que en este marco de competencia por la atracción de capitales, el Estado Nacional pierde centralidad en pos de las instancias sub – nacionales. A pesar de la divergencia en cuanto al rol del Estado Nacional, podemos decir que ambos Brenner (2003) y Ciccolella y Mignaqui (s/f) coinciden en que en esta reestructuración cobran importancia y re – significan su injerencia en la gestión urbana las instancias sub – nacionales y supra – nacionales de los Estados.

¹⁰ Existe una profusa literatura científica y debates acerca de las ciudades globales en la economía mundial desde los '70, que no puede ser abordada aquí. Para una breve introducción al tema ver: Brenner (2003) y Torres (2001).

¹¹ Los efectos son más notorios en aquellas ciudades ‘más tocadas’ por la globalización (De Mattos, 2002).

Las transformaciones en el mercado laboral, consecuencia de las desregulaciones estatales y de una nueva economía urbana basada en los servicios, producen fuertes desigualdades y se generan nuevas realidades sociales en las metrópolis. Debido a estos cambios, coexisten en las ciudades algunos grupos de profesionales con empleos de alta calificación y bien remunerados, con otros grupos de trabajadores con empleos precarios, flexibilizados y de escasa remuneración. Este fenómeno ha dado lugar a la tesis sobre la ciudad dual¹². Dicha tesis plantea que se ha producido una dualización intrametropolitana por las desigualdades originadas en el mercado de trabajo.

A este respecto, Fuentes y Sierralta (2004) sintetizan que la reestructuración urbana ha implicado una distribución del ingreso más regresiva, y que si bien se comprueba para América Latina un incremento en la desigualdad y polarización social, no debería interpretarse como una dualización, debido a que todavía existe una clase media con un rol importante en la forma y funcionamiento de las ciudades. Plantean también estos autores, que se han consolidado en las metrópolis espacios polarizados: algunos caracterizados por la modernidad, y otros por el abandono. Estos últimos, son la ciudad de los pobres, marginales y guettizados, habitantes a los que la globalización y sus beneficios no han llegado.

Es importante mencionar también el conjunto de políticas aplicadas que signaron un nuevo rumbo en la provisión de servicios urbanos, por el impacto de estas políticas en la producción de la ciudad. Existe una estrecha vinculación entre el desarrollo urbano y la provisión de servicios. La provisión de servicios urbanos muchas veces determina las posibilidades de crecimiento de la ciudad, la calidad de vida de quienes habitan (cuando dicho crecimiento se produce sin

¹² La temática de la ciudad dual ha dado lugar a diversas investigaciones científicas y debates sobre transformaciones en el mercado laboral y su impacto en las ciudades que no puede ser abordada aquí. Para una breve introducción a las teorías sobre ciudad dual ver: De Mattos (2002).

los servicios ni infraestructura adecuada), e incluso, la provisión de servicios otorga las factibilidades técnicas para que un lugar se considere urbanizado.

En los '80 y '90 los servicios urbanos fueron privatizados, mediante la reforma económica y del estado. La privatización de los servicios urbanos se concretó de dos maneras: vendiendo los activos a una empresa privada, o concesionando la prestación del servicio y el uso de los activos que siguen siendo de propiedad estatal (Pirez, 1999). La particularidad de los servicios públicos implica ciertos marcos institucionales y mecanismos de regulación y gestión para poder realizar el traspaso a empresas privadas (Figuroa, s/f). Por esto, el sistema es regulado mediante un amplio conjunto de normas (Pirez, 1999).

La privatización de los servicios públicos produjo, en términos generales, una mejora en la calidad de la prestación de servicios y en la eficiencia. Pero también impactaron sobre la ciudad cambiando su estructura social. Por un lado, las empresas privatizadas obtuvieron una alta rentabilidad, concentrando poder económico y también político, ya que la privatización implicó una gran transferencia de poder desde el Estado a las empresas privadas en cuanto a la toma de decisiones en la gestión de los servicios. Por otro lado, las privatizaciones contribuyeron significativamente en el aumento del índice de desempleo, por los despidos masivos de empleados de las antiguamente empresas públicas. Además, con el incremento de la pobreza, muchos dejaron de acceder al servicio por no poder pagarlo (Pirez, 1999).

En conjunto con estas transformaciones mencionadas, se producen también novedosos procesos territoriales en las metrópolis. Al respecto indica Ciccolella (1999, p.5) “el cambio en el régimen de acumulación estaría estrechamente relacionado con las nuevas dinámicas territoriales y patrones de metropolización”. Aquí se hará referencia a ciertos procesos territoriales que cristalizan en las ciudades de América Latina a partir de la década de 1990.

En principio, mencionar que las Inversiones Extranjeras Directas (IED) se vinculan al desarrollo de importantes emprendimientos inmobiliarios que modifican el territorio de las principales ciudades del continente (Ciccolella, 1999). A partir de los '90 la inserción externa cobra un rol preponderante en las economías de los países de América Latina, esto se refleja en el elevado porcentaje de IED participando en las economías locales (Fuentes y Sierralta, 2004).

Además, otro proceso importante es la emergencia de nuevas centralidades en las metrópolis, esto se relaciona con la desconcentración de algunas actividades que se dispersan por el territorio metropolitano (residencia sectores medios y altos, empresas, comercios) y la revitalización de algunas áreas centrales (con la instalación de servicios financieros, por ejemplo). Al mismo tiempo, se produce el abandono de antiguas áreas centrales tradicionales y de zonas industriales ligadas al fordismo, al no realizarse en estas inversión pública ni privada (Fuentes y Sierralta, 2004). Para el caso de América Latina estas reconfiguraciones metropolitanas parecen estar más ligadas a los “servicios banales” vinculados al consumo¹³ (Ciccolella y Mignaqui, s/f, p. 37).

En las periferias de las ciudades también ocurren transformaciones en estas décadas (algunas de estas transformaciones están relacionadas a la emergencia de nuevas centralidades en las ciudades).

En primer lugar, se puede mencionar la aparición de urbanizaciones cerradas¹⁴ como nueva forma de residencia para los sectores económicos

¹³ En las metrópolis del capitalismo avanzado, los nuevos espacios más dinámicos vinculados a la economía se desarrollaron en torno a los servicios avanzados (Ciccolella y Mignaqui, s/f, p. 37).

¹⁴ Las urbanizaciones cerradas se definen como: “áreas residenciales urbanas (y suburbanas) habitadas por grupos sociales homogéneos donde el espacio público ha sido legalmente privatizado (...), de tal modo que se controla el acceso a las mismas mediante diferentes barreras físicas (muros, rejas, cercas, alambres electrificados, garitas de seguridad, etc.),

privilegiados (Morgani, 2010). El desarrollo de esta tipología de emprendimientos inmobiliarios, novedosa para Argentina a partir de los '90 no así en otras ciudades del continente, modificó el paisaje de las periferias urbanas. Este proceso manifiesta la suburbanización de las élites (Svampa, 2001).

Además, en la periferia se desarrollan nuevos emprendimientos comerciales, de entretenimiento, de consumo, como *shoppings*, *hiper malls*, restaurantes, etc. A estos espacios acceden sectores que pueden consumir, por lo cual, si bien se consideraron como novedosos espacios públicos su acceso termina siendo restringido.

Cabe destacar que estos emprendimientos inmobiliarios residenciales, comerciales, etc. son acompañados por obras de infraestructura vial (autopistas) que permiten el acceso rápido mediante el automóvil particular preferentemente (Janoschka, 2002; Kralich, s/f; Scheinsohn y Cabrera, s/f).

Entonces, en la periferia donde tradicionalmente residían los sectores populares (Svampa, 2001), encontramos a partir de los '90 urbanizaciones cerradas con altos estándares de calidad de vida e importantes emprendimientos comerciales, en conjunto con la degradación y empobrecimiento de las condiciones habitacionales de amplios sectores de la población: clases medias empobrecidas, trabajadores, etc.¹⁵.

barreras simbólico persuasivas (garitas de seguridad, barreras de contención, restricciones de estacionamiento, etc.) y/o dispositivos de seguridad (guardias de seguridad, cámaras de videovigilancia, etc.)” (Morgani, 2010, p. 26).

¹⁵ A partir de mediados de la década de 1970 el conjunto de políticas aplicadas han agravado el déficit habitacional por la dificultad para acceder a suelo urbanizable y la falta de inversión pública en vivienda e infraestructura. En los '90 la situación se agravo aún más. En términos generales, las consecuencias en las condiciones de vivienda y hábitat de las políticas llevadas adelante en esas décadas fueron: crecimiento del déficit cuantitativo, del déficit cualitativo, del hacinamiento, de hogares con situación irregular de la tenencia, más la ausencia de servicios adecuados y un incremento de las personas en situación de calle (Organización de las

Estas transformaciones en las ciudades, en un contexto de fuerte incremento de la desigualdad producto del modelo económico neoliberal, produjeron polarización social, fragmentación, aumento en la distancia entre grupos sociales, ruptura de lazos sociales¹⁶. Estos fenómenos han sido descritos como “insularidad”¹⁷ (Janoschka, 2002), “ciudad fragmentada” (Prévôt Schapira, 2001¹⁸; Rodríguez y otros, 2009¹⁹), entre otras conceptualizaciones que buscan denotar el aumento de la diferenciación socio – espacial en las ciudades.

La agudización de este proceso de diferenciación es determinante en la reproducción de la pobreza, en el acceso a los bienes materiales y simbólicos urbanos y en el uso de los espacios públicos, profundizando las distancias sociales y el aislamiento de los sectores más desfavorecidos (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2009).

Naciones Unidas, 2011). Para los sectores de menos recursos de la población, el deterioro en sus condiciones de vida se refuerza con el deterioro en las condiciones habitacionales.

¹⁶ Svampa (2000) y Prévôt Schapira (2001) plantean una ruptura con el modelo previo de integración social. Las autoras señalan como paradigmático en esta ruptura las urbanizaciones cerradas.

¹⁷ Concepto mediante el cual el autor designa una tendencia hacia una ciudad segregada y dividida, con fragmentos urbanos no integrados entre sí. Una “ciudad de islas”, que marca un corte con la ciudad latinoamericana tradicionalmente abierta y signada por espacios públicos. Hay un nuevo modelo de ciudad latinoamericana “privatizado y fragmentado” (Janoschka, 2002).

¹⁸ La autora en su exposición problematiza los conceptos de crisis urbana y fragmentación, muy utilizados en América Latina para designar los procesos desencadenados en las ciudades a partir de los '80. Plantea que hay una ruptura con el modelo previo, en el que se incorporaba los ciudadanos a la ciudad con clientelismo, imaginario político fuerte y loteo. A partir de los '80 se produce el bloqueo del modelo de integración nacional – popular.

¹⁹ Los autores plantean que las periferias metropolitanas en América Latina fueron comúnmente territorios de usos agrícola – intensivos, de localización de industrias, de actividades extractivas y de residencia de los sectores populares. En los '90 con la expansión de urbanizaciones cerradas, la suburbanización de las élites, más los mecanismos de cierre y distinción, originan una ciudad fragmentada (Rodríguez y otros, 2009).

En este marco de profundas transformaciones, existen matices en los análisis acerca de las tendencias metropolitanas para América Latina respecto al modelo compacto (densidades altas, mezclas de usos y diversidad) (Monclus, 1996) o difuso (discontinuidad, fragmentación, bajas densidades) (Monclus, 1996). También acerca de las tendencias hacia el monocentrismo o policentrismo. Este debate es relevante para este estudio, debido a que la localización de las actividades y de los grupos socio – económicos en el territorio urbano, se vinculan estrechamente a la movilidad urbana.

Para enmarcar estos análisis, es importante mencionar la influencia de los procesos que ocurren en las ciudades de Occidente. Las ciudades europeas se han caracterizado por un modelo compacto, pero en las últimas décadas hay fuertes tendencias a una suburbanización a la norteamericana, propiciando una metrópolis policéntrica y dispersa (Miralles Guasch y Cebollada, 2003). Mientras que las ciudades norteamericanas se caracterizan por un amplio proceso de suburbanización, ciudades difusas, incrementándose en las últimas décadas el policentrismo²⁰.

En América Latina las ciudades siguieron históricamente un modelo más bien compacto, cercano a las ciudades europeas. En las últimas décadas y debido a las transformaciones observadas en la periferia, se considera que tienden a la dispersión. A este respecto, Abramo (2012) plantea que en América Latina el funcionamiento particular del mercado de suelo urbano²¹, con su dimensión formal e informal, más la lógica de la necesidad, han producido un tipo particular de estructura metropolitana latinoamericana “la ciudad com – fusa”.

²⁰ Para ampliar acerca de los modelos compacto / difuso y de las tendencias en las ciudades europeas y norteamericanas ver: Monclus (1996), Dematteis (1996) y Miralles – Guasch y Cebollada (2003).

²¹ Para ampliar sobre los mecanismos del funcionamiento del mercado de suelo en América Latina ver Abramo (2012).

En cuanto al policentrismo, la emergencia de nuevas centralidades en las ciudades señala para algunos una tendencia al policentrismo. Otros afirman que se mantiene en las ciudades la preponderancia de un único centro. En general, de la literatura analizada (Janoshcka, 2001; Vignoli, 2008; De Mattos, 1999, 2002; Ciccolella, 1999; Fuentes y Sierralta, 2004), se puede afirmar que en la mayoría de las principales ciudades de América Latina prevalece el monocentrismo, con una fuerte tendencia al surgimiento de importantes sub – centros originados por los nuevos desarrollos inmobiliarios residenciales, comerciales, de entretenimiento, las autopistas y la expansión de las periferias.

Entonces, como decíamos anteriormente, en América Latina se desarrollan en las últimas décadas novedosos procesos territoriales. Estos cambios, consolidan la noción del territorio como red (Ciccolella, 1999; Gutiérrez; 2009).

Además, y para finalizar respecto a las transformaciones territoriales, es importante destacar que en un proceso de crecimiento metropolitano generalizado (Ascher, 2003), aparece en la literatura analizada un consenso respecto al crecimiento de una periferia difusa, extensa, de baja densidad y fragmentada (territorial y socialmente) (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003; Svampa, 2001; Scheinsohn y Cabrera, s/f; Rodríguez y otros, 2009; Gutiérrez, 2010; Kralich, s/f; García, 2008).

Luego de esta exposición acerca de la transición al neoliberalismo y su vinculación con los procesos urbanos en las últimas décadas, es importante hacer una breve referencia a lo ocurrido a principios de este siglo, tanto en referencia a ciertos procesos macro para los países de América Latina, como en las ciudades más específicamente.

A principios del siglo XXI, luego de 30 años de hegemonía neoliberal y de la crisis del capitalismo a nivel mundial en setiembre del 2008, en América Latina se produce el ascenso en la participación política de nuevos movimientos

sociales y la llegada al poder de gobiernos postneoliberales. Estos gobiernos marcan un cambio de signo y recuperan el rol activo del Estado en aspectos claves de la economía y la política (Thwaites Rey, 2010).

Félez y López (2010) señalan que en Argentina hay rupturas y continuidades respecto al modelo neoliberal después del 2003. Como continuidades señalan un dominio determinante del gran capital transnacionalizado, la consolidación de la posición periférica del capital local en el ciclo del capital global y la precarización de la fuerza de trabajo. Como rupturas indican la constitución de nuevas fuerzas sociales, más la consolidación de un nuevo bloque en el poder y de un gobierno con una impronta ideológica desarrollista. Esta correlación de fuerzas permitió que se obtuvieran políticas sociales y laborales que implicaron mejoras para los sectores más desfavorecidos y los asalariados formales.

En cuanto a las políticas y dinámicas urbanas, y para el caso de Argentina específicamente, es importante establecer si hay continuidad o ruptura con las principales premisas que guiaron el desarrollo urbano durante las décadas de hegemonía neoliberal.

A este respecto, Svampa (2012, setiembre 3) señala como en Argentina el crecimiento y profundización de la vida en urbanizaciones cerradas, es un ejemplo de la continuidad con la ciudad neoliberal.

Para profundizar en esto, retomamos el análisis de Fernández Wagner (2012). El autor plantea que desde el año 2003 la Argentina vive una etapa de importante crecimiento económico, mejoras en indicadores sociales, etc. Pero este crecimiento económico se ha dado junto a una fuerte especulación inmobiliaria, y como consecuencia de esto, se ha bloqueado el acceso al suelo urbano, a la ciudad y a la vivienda para amplios sectores de la población. Además, continua el deterioro de los barrios de vivienda social, villas miserias y asentamientos, debido a problemas estructurales, falta de mantenimiento,

crecimiento demográfico, etc. Estas problemáticas que se dan en conjunto con el crecimiento de las urbanizaciones cerradas y procesos de gentrificación, agudizan las lógicas territoriales de fragmentación y segregación.

En un sentido similar, el Informe de la ONU (2011) indica que a partir del año 2003, hay una evolución positiva en algunos indicadores y en las políticas públicas de vivienda, pero que aun así no se han mejorado los problemas de vivienda de manera substancial. Aumentan también en esta década, el número de personas en situación de calle, de asentamientos precarios, villas de emergencia y casas tomadas, también crece el número de personas alojadas en hoteles – pensión, conventillos, cuartos de inquilinato y hogares de tránsito, así como de hogares en condiciones de hacinamiento. El Informe expone que hay una crisis habitacional generalizada en todo el país. Esta persistencia de la precariedad, en un contexto de crecimiento económico y mayor inversión pública en vivienda, se relaciona con el incremento de los precios de la tierra, del suelo urbano, de los inmuebles y alquileres, aumentos que se producen en proporción significativamente superior a las mejoras en los ingresos y rentas de la mayoría de la población (ONU, 2011).

Frente a esta situación crítica en materia habitacional, el Estado a través de sus distintos poderes actúa de distinta manera (Fernández Wagner, 2012). Para el Poder Legislativo el tema no es prioritario ni está en agenda. El Poder Judicial interviene criminalizando los conflictos territoriales. El Poder Ejecutivo reactiva un rol centralizado en la política pública de vivienda e infraestructura, pero no regula el mercado de suelo, produciendo entonces vivienda sin ciudad. Plantea Fernández Wagner (2012) que para revertir las actuales condiciones de desigualdad en las ciudades, el Poder Ejecutivo debería generar mecanismos de intervención en el mercado de suelo y recuperar la política urbana como política pública.

En síntesis, aún con mejoras en las condiciones de vida de la población, la producción y reproducción de desigualdades socio – espaciales en las ciudades persisten en esta última década.

1.3 – La movilidad urbana en la ciudad actual

Actualmente, en todas las ciudades del mundo hay un incremento generalizado en los desplazamientos, fundamentalmente de los desplazamientos que se realizan a través medios mecánicos, con una participación modal creciente del automóvil privado. Crece en el mundo, sobre todo en las ciudades en desarrollo, el índice de motorización, que indica la cantidad de vehículos por persona (Gakenheimer, 1998).

Las causas de este mayor uso de la movilidad individual son múltiples, abarcan desde los cambios en las ciudades descritos en el apartado anterior, hasta el valor simbólico y cultural del auto en las sociedades modernas, el deseo de poseerlo (Gakenheimer, 1998), e incluso la valoración del auto como herramienta fundamental para poder desplazarse (Ureta Icaza, 2009).

Además, Miralles – Guasch y Cebollada (2003) plantean que este modelo hegemónico de movilidad basado en la primacía del automóvil privado y que por lo tanto excluye a quienes no pueden acceder o usar un automóvil, guarda una estrecha vinculación con las políticas neoliberales,

“Este proceso excluyente de ciertos colectivos sociales se produce, pues, a partir de la adaptación de soluciones individuales a las necesidades de accesibilidad que tiene el conjunto de ciudadanos y ciudadanas. En este sentido, la aplicación de recetas neoliberales e individualistas se extiende también al modelo de movilidad: así, las necesidades colectivas de accesibilidad se convierten en problemas individuales. (...) La situación referente al transporte público de uso colectivo reafirma este abandono de las estrategias comunitarias para solucionar las necesidades de accesibilidad. (...) Asistimos, pues, a un proceso de abandono de las

formas de desplazamiento que favorecen la cohesión social, mientras se favorece el protagonismo de un medio de transporte altamente selectivo y excluyente” (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003, pág. 33 y 34).

Respecto al valor simbólico y cultural del automóvil en las sociedades modernas, señala Ureta Icaza (2009) la importancia de profundizar en el rol del automóvil como una tecnología que ha modificado la sociedad y la ciudad contemporánea. El autor propone considerar las valoraciones que las personas tienen sobre el automóvil, para éstas el auto es un medio que otorga independencia, comodidad y flexibilidad para los desplazamientos en la ciudad, posibilitando adaptarse rápidamente a los cambios que ocurren. Además, el automóvil se ha convertido en uno de los iconos culturales más significativos de la sociedad actual. En tanto que para los sectores de menores recursos, poseer un auto no significa tanto una cuestión de estatus, sino más bien un medio que facilita los desplazamientos (Ureta Icaza, 2009).

Entonces, este autor señala que las políticas que buscan una movilidad más sustentable deberían considerar que:

“El automóvil es mucho más que un simple medio de transporte. El acto de adquirir y conducir uno es también un acto político; una serie de prácticas y formas discursivas que van mucho más allá del moverse de un lado al otro de la ciudad de la manera más rápida o confortable posible. (...) Sólo si se deja de lado la perspectiva reduccionista de que la automovilidad es un ámbito de injerencia meramente técnico o económico y se toman los elementos políticos, sociales y culturales de ésta en consideración, podremos diseñar políticas que efectivamente nos ayuden a incentivar mayores niveles de movilidad sustentable” (Ureta Icaza, 2009, p. 91).

La hegemonía del vehículo particular para desplazarse por la ciudad tiene distintas consecuencias, energéticas, ambientales, sociales, etc.

En primer lugar, se registran altos niveles de congestión, sobre todo en las ciudades de países en desarrollo. La alta congestión produce demoras en los tiempos de desplazamiento, tanto para los usuarios del auto como para los del transporte público, y por ende, una reducción en la movilidad en ambos grupos de usuarios (Gakenheimer, 1998).

Además, por la gran cantidad de vehículos circulando las ciudades presentan elevados niveles de contaminación del aire y sonora (Observatorio Movilidad Urbana, 2010). La gran cantidad de automóviles circulando ha producido también un importante impacto visual (Del Romero Renau, 2011). Todo esto afecta significativamente la calidad de vida en las ciudades.

En cuanto a lo energético, este modelo de movilidad produce una dependencia de los combustibles fósiles (Herce Vallejo, 2009), esto trae aparejado consecuencias ambientales y problemas geopolíticos globales (Ureta Icaza, 2009).

Cabe resaltar, entre otras de las consecuencias, que las obras de infraestructura vial realizadas, mediante las cuales se busca facilitar el desplazamiento por medios mecánicos y aumentar la velocidad para reducir los tiempos de traslado y cuya intención es mejorar las problemáticas que plantea la primacía del automóvil en las calles (obras de infraestructura como las autopistas por ejemplo), terminan reforzando el uso del transporte privado individual y las consecuencias ya mencionadas, sobre todo la congestión (Herce Vallejo, 2009).

Estas medidas refuerzan la apropiación privada del espacio público que produce el automóvil, “la calle – autopista es también un elemento de selección y segregación que sólo admite a aquellos usuarios que tengan coche y sólo puede asumir una de las muchas funciones que las han definido: la conexión” (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003, p. 11).

Retomando este último punto, es importante resaltar que el uso cada vez más intensivo del auto, sumado al crecimiento de inversión en infraestructura vial como autopistas o vías rápidas, ha transformado la calle, elemento central del espacio público, en un espacio donde se privilegia el desplazamiento de personas y mercancías a una velocidad adecuada, dejando de lado antiguas características y funciones de las calles de la ciudad (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003; Borthagaray, 2009; Herce Vallejo, 2009) y dificultando la movilidad de usuarios de otros medios (Herce Vallejo, 2009). La calle tradicional ha perdido su capacidad de albergar múltiples usos y se ha convertido en espacio de circulación únicamente (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003).

En relación a esto, Ascher (2006) plantea la importancia de los espacios públicos vinculados a la movilidad para los habitantes de una ciudad en la actualidad, porque la mayoría de las personas ocupan una gran parte de su día en desplazarse. Entonces, estos espacios: paradas de colectivos, estaciones, etc., deberían estar pensados y gestionados como lugares fundamentales para la vida en la ciudad.

Al respecto, el autor señala “las infraestructuras del transporte están todavía concebidas en función de lógicas técnicas estrechas, sin tomar en cuenta la densidad del tiempo que los usuarios pasan en ellas” (Ascher, 2006, p. 2) y agrega:

“Es posible, sin embargo, concebir estaciones, aeropuertos, puertos y plataformas multimodales, playas de estacionamiento, rotondas, puentes, pasarelas, ascensores, calles boulevards y parkways, funcionales, económicos, bellos, confortables, seguros. Es posible hacer la vida ahí también (...) Algunos han calificado a estos lugares como ‘no lugares’: tienen razón en la medida en que estos lugares fueron muchas veces despreciados; pero también se equivocan, dado que si miraran de más cerca, hubieran comprendido que esos lugares

son ricos en potencialidades, que algunos comitentes han sabido tomar partido de la urbanidad latente de esos territorios y que quienes los concibieron han sabido hacer de ellos verdaderos lugares para la ciudad contemporánea” (Ascher, 2006, p. 3).

En ciudades con marcados niveles de segregación y desigualdad, como las latinoamericanas, Jirón (2010, p. 38) indica “los espacios de transporte público, lugares de tránsito o estancia corta también pueden constituirse en instancias de sociabilidad, encuentro e interacción social”.

Es importante también, y se relaciona con los diversos problemas de tránsito asociados al extendido uso del automóvil, el elevado número de accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito producen altas tasas de mortalidad (tanto de personas que mueren inmediatamente producido el accidente, como de quienes fallecen en días posteriores a causa del accidente) y de lesionados. Los accidentes se han convertido en un problema de salud pública para los Estados, sobre todo en los países en desarrollo, donde las cifras por muerte inmediata son muy significativas²² en comparación a los países desarrollados (OMU, 2010). El automóvil se ha convertido así, en la primera causa de muerte violenta en las sociedades modernas (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003).

La hegemonía del automóvil particular conlleva además riesgos de exclusión social (Herce Vallejo, 2009). Como ya se ha mencionado, los grupos sociales que por distintos motivos (edad, sexo, discapacidad, nivel socio – económico, etc.), tienen un limitado acceso o uso de un vehículo particular

²² Cifras para las ciudades que componen el relevamiento realizado por el Observatorio de Movilidad Urbana (Buenos Aires, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Río de Janeiro, São Paulo, Santiago, Bogotá, San José, Ciudad de México, Guadalajara, León, Lima, Montevideo y Caracas) : tasa de defunción por cada cien mil habitantes promedio de 9,6. En esta estadística, la mayoría son hombres y peatones (OMU, 2010).

pueden ver restringidas sus posibilidades de desplazamiento (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003; Herce Vallejo, 2009).

Además, Miralles – Guasch y Cebollada (2003) plantean que en la actualidad las ciudades son planificadas y pensadas para el desplazamiento mediante el vehículo particular, el auto es el único medio que garantiza el acceso a cualquier parte de la ciudad durante todo el día. Esto agrava aún más las posibilidades de desplazamiento de aquellos colectivos sociales que no acceden al automóvil.

Para el caso de las ciudades latinoamericanas, es importante señalar dos aspectos más que contribuyen a los riesgos de exclusión social en este contexto de primacía del vehículo particular. Estos aspectos son: la desigualdad socio – espacial y las condiciones en la prestación del transporte público.

En cuanto a la desigualdad socio – espacial, Jirón (2009b) y Avellaneda y Lazo (2011), analizan la relación entre movilidad y desigualdad en América Latina a través de la accesibilidad en la metrópolis actual²³.

A este respecto, Jirón (2009b) plantea que la desigualdad en las ciudades de América Latina no puede ser entendida ni pensada sólo en términos de segregación residencial. Es fundamental, plantea la autora incorporar en los análisis sobre la vida urbana contemporánea, las experiencias de movilidad urbana cotidiana, ya que éstas definen el acceso a actividades, relaciones, lugares, bienes y servicios, haciendo emerger nuevas formas de desigualdad. La movilidad permite visibilizar accesos diferenciados y además, hay distintas vivencias cotidianas de movilidad en la ciudad que también se vinculan a la desigualdad. Plantea esta autora:

²³ El conjunto de *investigadores latinoamericanos* (Ver Apartado 2.1) aborda de distintas maneras la relación entre desigualdad socio – espacial y movilidad en las ciudades de América Latina. Las investigaciones de estos autores a los que referimos aquí, abordan más específicamente esta relación.

“la consecuencia de este acceso desigual es que la ciudad se convierte en túneles inaccesibles; estos son paralelos y con frecuencia inaccesibles para los distintos grupos sociales. De este modo la ciudad puede visualizarse como túneles aislados que van a distintos lugares, con diferentes velocidades y tiempos, que se evitan entre si y minimizan progresivamente las posibilidades de encuentro” (Jirón, 2009a, p. 26).

Por su parte, Avellaneda y Lazo (2011) plantean que la movilidad es un medio fundamental para salir de la exclusión en los sectores de menos recursos de la población y que actualmente los excluidos de la movilidad son aquellos que no pueden acceder a medios motorizados. En las ciudades latinoamericanas los habitantes más pobres quedan fuera del modelo hegemónico de movilidad al no contar con automóvil ni medios de transporte público eficiente, eficaz y accesible, que les permita transportarse e integrarse a la ciudad.

Como se mencionó anteriormente, otro de los aspectos que contribuye a la exclusión en el modelo actual de movilidad en Latinoamérica, es la prestación del servicio de transporte público.

La prestación en el servicio de transporte público se modificó en las últimas décadas. A partir de los '80, como consecuencia de la aplicación de políticas neoliberales, se produce un deterioro y una baja en la calidad del servicio. Por esto se produce un descenso en el porcentaje de usuarios del transporte público masivo, y aparecen servicios informales e ilegales de transporte urbano como alternativa al transporte público tradicional (Kralich, s/f).

Según Figueroa (2005) en toda América Latina las políticas de liberalización y desregulación aplicadas, producen una crisis en el funcionamiento del sistema de transporte, debido a que:

“Por un lado, debe asimilar e integrar los cambios que se definen para las políticas de transporte público, especialmente las que ponen un mayor acento en la liberalización; por otro lado, debe enfrentar una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y de formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viajes y a la cobertura de áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda” (Figueroa, 2005, pág.42).

Esto ha tenido como consecuencias en los sistemas de transporte público de pasajeros en los países de la región:

“Una inestabilidad de sus servicios de transporte público formal y legalmente establecidos; en una baja de rendimiento de los sistemas, con pérdidas de clientela; en aumentos de costos y tarifas, con condiciones de congestión agravadas; y una abundancia de automóviles particulares y de nuevas formas precarias e inseguras de transporte colectivo” (Figueroa, 2005, pág. 43).

Este deterioro en la prestación del servicio de transporte público agrava la situación de exclusión de los sectores más vulnerables:

“En ciudades como las latinoamericanas, el acceso a las oportunidades laborales, a los lugares de residencia y a los espacios donde se ofrecen muchos de los servicios esenciales para el desarrollo de la vida cotidiana, depende de las condiciones de transporte. Por ello, los problemas de acceso al transporte y las consecuentes dificultades de movilidad que tienen una parte importante de los habitantes de estas ciudades, puede significar, con mucha frecuencia, un agravante a su situación de exclusión social y un obstáculo añadido a la salida de la situación de pobreza. A su vez, un sistema de transporte al alcance de

este grupo social puede contribuir a disminuir sus limitaciones para salir de la pobreza y la exclusión” (Avellaneda y Lazo, 2011, p. 47).

Esta conjunción de factores ha afectado negativamente la movilidad urbana de amplios sectores de la población, sobre todo de aquellos sectores que dependen del transporte público de pasajeros para sus desplazamientos cotidianos. Esto probablemente se agrave con el crecimiento de una periferia extensa, difusa, de baja densidad y fragmentada. Para aquellos grupos que vieron reducidas sus posibilidades de movilidad, Prévôt Schapira (2001) indica que la inmovilidad aumenta la sensación de exclusión, sobre todo en contextos de incremento de la pobreza “el deterioro del transporte público subvencionado y el encarecimiento de otros medios de transporte (autos particulares, autobuses) refuerza al extremo el sentimiento de exclusión” (Prévôt Schapira, 2001, p. 51).

Para finalizar la descripción sobre el estado de la movilidad urbana en la ciudad actual, cabe mencionar que en todas las ciudades los desplazamientos cotidianos de todo tipo se han incrementado.

Según Herce Vallejo (2007, p. 3) el “número de desplazamientos producidos en una ciudad depende de muchos factores (en general, de la complejidad de las relaciones humanas) y aumenta con el progreso económico y social y con el acceso a la información por parte de los ciudadanos”. En un sentido similar García (2008) señala que “el incremento de la movilidad se ha convertido en uno de los elementos más significativos de la transformación metropolitana” (García, 2008, p. 6) y Lazo (2008, p.1) plantea que “hoy en día la movilidad se desarrolla cada vez más en espacios más complejos y ella es un elemento constitutivo de la metrópolis moderna”.

En relación a las causas de este mayor número de desplazamientos, no es posible determinar si los cambios en las ciudades impulsan el incremento de la movilidad, o si mayores posibilidades tecnológicas de movilidad produjeron

estos aumentos de los desplazamientos. En la realidad metropolitana estos factores: cambios en la ciudad / avances tecnológicos en comunicaciones y transportes, se retroalimentan, modificando la sociedad y el territorio.

En este contexto de incremento de los desplazamientos, cabe destacar que se han producido transformaciones en las pautas de movilidad según grupos socio – económicos. Luego de las transformaciones urbanas de las últimas décadas, Ciccolella y Mignaqui (s/f) señalan que hay una ciudad a tres velocidades:

“una primera ciudad *just in time, online*, en tiempo real, conformada por el 10 o 15% de su población que se desplaza velozmente por autopistas informáticas y de concreto; otra formada por la mayor parte de la población, quizá un 60% que se mueve aún según tiempos fordistas por avenidas y calles de tránsito lento; y por último la ciudad inmóvil de los que ni siquiera pueden desplazarse, entre un 25 y un 30% de la población” (Ciccolella y Mignaqui, s/f, p. 33).

En este sentido Scheinsohn y Cabrera (s/f) indican modificaciones en los patrones de movilidad según grupos socio – económicos para el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, que probablemente se registren también en otras ciudades:

“Ha habido transformaciones en los patrones de movilidad correspondientes a los distintos sectores socioeconómicos, tanto en su magnitud como en su intensidad. En el caso del sector más social alto, ha aumentado significativamente su movilidad en relación con el resto de los sectores, en un contexto de aumento promedio de la movilidad general (de 2,11 a 2,99). Tal evidencia indicaría que la relación entre la localización residencial, los patrones de nuevas centralidades y la tendencia a la desconcentración de actividades, ha producido un efecto de aumento de la movilidad general y, en mayor medida, en el sector

socioeconómico más alto. Por otra parte, la disminución de la movilidad del sector más bajo estaría asociada a las transformaciones del mercado laboral, la precarización del trabajo y el aumento del desempleo” (Scheinsohn y Cabrera, s/f, p. 11).

CAPÍTULO 2

LA MOVILIDAD URBANA DESDE LA TEORÍA

2.1 – Antecedentes

En los últimos tiempos, hay un renovado interés por el estudio de la movilidad, esto ha dado lugar al “giro de movilidad” en las ciencias sociales y los estudios urbanos (Jirón y otros, 2010). Este interés, está motivado por el impacto que los distintos tipos de movilidad tienen en la organización social y espacial en la vida contemporánea (Jirón y otros, 2010).

Podemos distinguir en la tradición de estudios abocados al análisis de la movilidad urbana, distintos abordajes. A continuación, se presenta una breve exposición con las principales características de cada una de estas corrientes²⁴.

2.1.1 – Análisis tradicional de la movilidad

Esta perspectiva se centra en los viajes realizados, considerando los motivos, medios de desplazamiento y puntos de destino, entre otros aspectos. En este enfoque, predomina el interés en los medios mecánicos que posibilitan los desplazamientos, en el transporte (público y privado), en las infraestructuras viales, en el tráfico y tránsito.

Las Encuestas Origen – Destino (EOD) son el instrumento clásico para la recolección de datos sobre movilidad urbana. Las encuestas están vinculadas a las premisas conceptuales de esta corriente que se ha denominado como *análisis tradicional*. Estas herramientas de recolección de datos sobre movilidad son elaboradas por organismos gubernamentales y distintas instituciones. En las EOD se mide la movilidad por motivos obligados (viajes realizados por trabajo y estudio) y no obligados (ocio, compras, etc.), el medio utilizado para

²⁴ Las denominaciones para cada una de las corrientes que se exponen han sido creadas para este trabajo de investigación, no se denominan de la misma manera en la literatura científica sobre movilidad urbana.

efectuar el desplazamiento (transporte público, vehículo privado, caminata, etc.), horarios, el lugar de destino. Luego, se analiza esta información en relación con otras características de la población como edad, sexo, ocupación, nivel educativo. A partir de este cruzamiento, y en conjunto con otros datos, se conforman las matrices origen – destino. Con toda la información producida, se elaboran los lineamientos políticos para la gestión del tránsito y el transporte en la ciudad, estableciendo la oferta necesaria a partir de lo que se denomina “enfoque de demanda”²⁵ (Gutiérrez Puebla, 1985; Herce Vallejo, 2009; Hernández y otros, 2011).

En los últimos tiempos, esta corriente de análisis está siendo revisada y ampliada porque se considera que implica una visión reduccionista de la movilidad urbana, debido a que basa gran parte de su análisis en los desplazamientos realizados en medios mecánicos y no considera los aspectos inmateriales, subjetivos del movimiento de las personas en la ciudad, tampoco analiza las relaciones con el territorio o las relaciones sociales que se originan en los movimientos mismos, ni las diversas necesidades de quienes se desplazan, entre otros aspectos que están siendo incorporados y profundizados en nuevas líneas de investigación.

Además, es importante mencionar que las premisas conceptuales de esta perspectiva, han guiado la planificación y gestión de todo lo que compete a los desplazamientos en la ciudad (transporte privado y público, infraestructura, etc.) en las ciudades de Occidente. En relación a esto, se plantea que el *análisis tradicional* ha tenido implicancias problemáticas en la construcción de la ciudad y la gestión de la movilidad, porque no analiza la diversidad de sujetos urbanos ni de sus necesidades de desplazamientos, explica Herce Vallejo (2009, p. 93)

²⁵ Para profundizar en la aplicación de los enfoques de demanda, matrices origen – destino y EOD ver: Gutiérrez Puebla (1985), Herce Vallejo (2009), Hernández y Witter (2011).

“el auge de los modelos de demanda ha coincidido con la dimensión más caótica de la construcción de la ciudad en su historia, cuando las redes de infraestructura se han llegado a entender como un fin en sí mismas, desarticuladas entre sus distintos niveles, y sus requerimientos, se han llegado a magnificar hasta el extremo de expulsar cualquier otra visión del territorio y sus recursos”.

Además el autor plantea “los resultados de aplicación de este enfoque han exagerado los comportamientos espaciales de la movilidad que en teoría pretendían erradicar” (Herce Vallejo, 2009, p. 93), refiriéndose con esto a los diversos problemas de tránsito asociados al extendido uso del automóvil.

2.1.2 – Análisis de la movilidad por grupos y características de la población

En las últimas décadas se transforma el objeto de estudio en la movilidad. De los enfoques de tránsito y transporte que priorizan el análisis sobre los medios mecánicos de desplazamiento, hacia nuevos enfoques que priorizan las características y necesidades de los sujetos que se desplazan (Cebollada, 2006; Módenes, 2006; Herce Vallejo, 2009; Miralles – Guasch y Cebollada, 2009).

Para esta corriente de análisis, las posibilidades de movilidad de los grupos sociales y las personas varían según: edad, sexo, ocupación, etnia, religión, nivel socio – económico, etc. También es importante identificar las necesidades que buscan satisfacer las personas al desplazarse por la ciudad.

Cabe destacar que se enmarcan en esta corriente el conjunto de investigaciones realizadas por los *investigadores españoles*. Éstos, plantean la movilidad urbana como un derecho, porque posibilita el acceso a bienes, servicios y actividades productivas. Por lo cual, es importante mejorar la gestión de la movilidad urbana para facilitar los desplazamientos a los ciudadanos. Plantea Herce Vallejo (2009, p.25) al respecto “el reto actual está en garantizar

unas redes de conexión y transporte adecuadas a las formas de movilidad que requieren los diferentes grupos sociales”.

Para los *investigadores españoles*, el modelo actual de movilidad urbana, caracterizado por la hegemonía del automóvil privado y la utilización de las calles de la ciudad priorizando la función de desplazamiento, es riesgoso desde lo energético, ambiental y urbano. Además, excluye a grupos y colectivos sociales que, por distintas razones (edad, género, discapacidad, nivel socio – económico, etc.), no pueden acceder al uso del automóvil privado: “el modelo de movilidad hegemónico basado en el uso del coche se revela como selectivo, puesto que su utilización es desigual según la adscripción social de los individuos” (Cebollada, 2006, p. 105).

Para estos autores el análisis sobre el modelo de movilidad urbana, implica también un análisis sobre el modelo de ciudad. Promover un nuevo modelo de movilidad urbana es posible en una ciudad compacta, donde se pueda favorecer el uso de medios de transporte alternativos al automóvil privado, no en una ciudad dispersa y difusa como favorecen las últimas transformaciones urbanas y que siguen el modelo de suburbio norteamericano (Miralles – Guasch y Cebollada, 2003).

Entonces, los estudios realizados por los *investigadores españoles*, comprenden temas relacionados a la gestión de la movilidad²⁶ y los desplazamientos realizados por aquellos colectivos considerados excluidos del modelo actual de movilidad urbana²⁷.

²⁶ Esta corriente plantea que el *análisis tradicional de la movilidad* ha tenido un impacto negativo en la gestión de la movilidad urbana, fundamentalmente porque ha priorizado la gestión de los medios mecánicos. Además, porque ha fomentado el uso del automóvil privado en detrimento de otros medios.

²⁷ Las investigaciones se caracterizan por el estudio de la movilidad urbana de jóvenes, mujeres, inmigrantes. En España estos tres colectivos son los excluidos del modelo

2.1.3 – Análisis del movimiento en el centro de la sociedad y ciudad modernas

Esta vertiente (Vega Centeno, 2003; Ascher, 2006; Lange Valdes, 2011) se vincula en su matriz conceptual a los estudios urbanos de la sociología clásica alemana y a la Escuela de Chicago. Además, en esta perspectiva se consideran los avances tecnológicos en transporte y comunicaciones, como un factor clave en los procesos de urbanización y la conformación de un modo de vida urbano.

Para estos autores, la movilidad urbana no es sólo resultado de una serie de procesos de transformación hacia la conformación de grandes ciudades (donde el crecimiento de éstas ha sido uno de los factores que ha impulsado el incremento de los desplazamientos), sino que también posibilita la existencia misma de las ciudades. Con el avance de los procesos de urbanización, la movilidad se ha convertido en un aspecto central en la definición de nuevas relaciones con el territorio urbano, siendo cada vez más importantes los flujos de desplazamiento (Vega Centeno, 2003). Conformando además, nuevas formas de socialización basadas en la transitoriedad y la permanencia, y una cultura urbana que se genera en los desplazamientos mismos (Lange Valdes, 2011). Estos aspectos mencionados han modificado las vivencias cotidianas de las personas en la ciudad (Vega Centeno, 2003; Lange Valdes, 2011).

Desde hace unas décadas hasta la actualidad, el movimiento es cada vez más, un elemento central:

“el movimiento se ha convertido en un valor fundamental, condición de cambio, de progreso, de desarrollo económico y de la aspiración de los individuos a elegir los lugares y los contenidos de sus actividades, a construir ellos mismos, tanto como sea posible, su vida: movimientos de

hegemónico de movilidad basado en el automóvil porque tienen dificultades para acceder al carnet de conducir.

bienes, de personas y de capitales ligados al crecimiento de la economía y su globalización, movimientos físicos y movimientos de información hechos posibles por el progreso de la ciencia y de la técnica, movimientos de ideas, movimientos cotidianos de personas en sociedades cada vez más urbanizadas” (Ascher, 2006, p. 1).

Según esta perspectiva, y en contraposición con la anterior, una mejora en las condiciones de movilidad de las personas en la ciudad, no implica necesariamente una ciudad compacta. Promueven entonces, la comprensión de nuevos procesos urbanos: la conformación de metrópolis, aglomeraciones, el impacto de las redes de transporte y de las NTIC's en la sociedad, entre otros procesos que han reconfigurado la ciudad y por ende la vida en ellas, “la ciudad compacta, densa, continua, deja lugar a una ‘metápolis’ discontinua, heterogénea, multipolar, en la cual pierden su importancia las diferencias entre la ciudad y el campo, entre la ciudad grande y la ciudad pequeña” (Ascher, 2006, p. 4).

Para estos autores, las distintas posibilidades de ser móviles de las personas en la ciudad es lo que permite que estén incluidas o excluidas de la sociedad actual. Por esto, consideran la movilidad urbana un derecho.

Desde la geografía también se ha estudiado el movimiento de las poblaciones e individuos en el territorio, desde las migraciones (geografía de la población) hasta los desplazamientos cotidianos en medios mecánicos (geografía del transporte). Esta disciplina, ha realizado diversos aportes fundamentales para el estudio de la movilidad (análisis territoriales, impacto de los cambios demográficos, etc.). En la actualidad, al igual que el conjunto de las

ciencias sociales, la geografía amplía la perspectiva de análisis sobre movilidad urbana, más allá de los tradicionales estudios sobre transporte²⁸.

2.1.4 – El análisis de la movilidad en las últimas décadas en América Latina

En América Latina recientemente desde los sectores científicos comienza a investigarse sobre movilidad urbana con supuestos diferentes a lo que aquí se denominó como *“análisis tradicional de la movilidad”* (este último enfoque aún es predominante en organismos gubernamentales).

Estas investigaciones (Vega Centeno, 2003; Vignoli, 2008; Lazo, 2008; Ureta Icaza, 2009; Jouffe y Lazo, 2010; Jouffe, 2011; Jirón, 2007, 2009_a, 2009_b, 2011; Jirón y otros, 2010; Gutiérrez, 2008, 2009, 2010; Gutiérrez y Kralich, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011; Lange Valdes, 2011; Kralich, s/f; Scheinsohn y Cabrera, s/f)²⁹ comparten ciertas premisas conceptuales con los denominados *“análisis de la movilidad por grupos y características de la población”* y *“análisis del movimiento en el centro de la sociedad y ciudad modernas”*.

Los *investigadores latinoamericanos* tienen como rasgos comunes y distintivos: no reducir movilidad a desplazamientos en medios mecánicos, y vincular el análisis de la movilidad urbana a las fuertes desigualdades espaciales, sociales y económicas presentes en las grandes ciudades del continente. Indagan fundamentalmente en las problemáticas: movilidad / desigualdad; movilidad / segregación; movilidad / transporte público; movilidad / clases sociales y relaciones de poder; movilidad / accesibilidad; entre otras.

²⁸ Para profundizar en los aportes de la geografía al estudio de la movilidad urbana y las transformaciones recientes en el objeto de estudio ver: Módenes (2006), Gutiérrez (2008), Miralles – Guasch y Cebollada (2009).

²⁹ En el desarrollo científico en la Región hay más producción sobre movilidad urbana y transporte que comparte características con esta perspectiva. Para este estudio se realizó una selección de investigaciones considerando las que tenían más afinidad a los objetivos de estudio.

Desde estos puntos de partida, se realizarán aportes a las políticas públicas sobre transporte, vivienda, ordenamiento territorial, etc.

Otras similitudes entre el conjunto de *investigadores latinoamericanos* son: una innovación en los métodos para la recolección de datos respecto de la herramienta tradicional (no utilizan EOD, sino herramientas más cualitativas³⁰); y una preocupación por las particularidades de la ciudad latinoamericana (¿Son compactas o difusas? ¿Están experimentando una transformación hacia el policentrismo? ¿Cómo han impactado en las ciudades del continente las transformaciones económicas mundiales de las últimas décadas?).

Para finalizar, los estudios realizados sobre movilidad urbana en el Área Metropolitana Mendoza (Tecniagua, 1999; Ballabio, 2004; Gobierno de Mendoza, 2005; Razquín, 2010; Marsonet, 2011; Marre, Barbosa y otros, 2010, 2011, 2012), refieren fundamentalmente a análisis de datos recogidos por las EOD, a la gestión y el estado del transporte público, a problemas del tránsito como congestión y contaminación. Por esto, de acuerdo a como se han agrupado en este estudio las diversas perspectivas de análisis, se puede considerar que están más relacionados conceptualmente al *análisis tradicional de la movilidad*.

Luego de este recorrido por las principales corrientes de análisis sobre movilidad urbana identificadas y también para el caso del AMM en particular, es interesante referir a la síntesis que propone Gutiérrez (2008), la autora señala que pueden identificarse dos escuelas de pensamiento en el estudio sobre transporte y movilidad. La primera es la escuela francesa, que se sustenta en la Sociología Urbana, articulada en torno al concepto de movilidad y se apoya en una perspectiva historicista y métodos cualitativos. La segunda es la escuela

³⁰ La única excepción en la metodología es Vignoli (2008). En su investigación analiza la movilidad en cuatro metrópolis latinoamericanas a partir de los datos recolectados por las EOD realizadas alrededor del año 2000.

anglosajona, que se sustenta sobre todo en las *economics*, con una perspectiva positivista y que desarrolla datos cuantitativos. Agrega la autora que el predominio de estos enfoques en el análisis sobre movilidad y transporte ha ido alternándose en distintos momentos históricos:

“Circulación (como concepto) y eficiencia (como valor) dominaron en el referencial del transporte hasta los ‘60. Movilidad y equidad orientaron el referencial hasta los ‘80. Con el advenimiento de la crisis económica de los Estados nacionales y del modelo neoliberal, el referencial del transporte en los ‘90 se orienta nuevamente hacia la circulación y la eficiencia. Al inicio del nuevo milenio se observa un regreso de los “términos” movilidad y equidad en los temarios de las reuniones académicas y técnicas y una incipiente aparición de literatura recogiendo enfoques “abandonados” en los ‘70” (Gutiérrez, 2008, p. 102).

La autora plantea que en los últimos años han aumentado las investigaciones sobre movilidad, pero que esta mayor producción científica aún no origina un marco conceptual explícito sobre el tema. Por lo tanto, prevalece una falta de claridad y explicitación de los conceptos utilizados, como expone en esta cita

“existe literatura reciente sobre movilidad urbana, pero la falta de explicitación del concepto de movilidad, sumado a la variedad de usos, impide aún identificar el cuerpo de definiciones aplicado a la reflexión sobre movilidad urbana. Los avances teóricos resultan en alguna manera confusos y la discusión pierde en consistencia y profundidad” (Gutiérrez, 2009, p. 4).

Es importante resaltar entonces, en concordancia con lo anteriormente expuesto, que no se posee aún un desarrollo teórico acabado sobre movilidad urbana en el estado actual del conocimiento.

Para el desarrollo de este estudio en particular interesa sumarme a la perspectiva de análisis del conjunto de *investigadores latinoamericanos*. Tal elección define dos premisas básicas: primero, comprender la movilidad urbana con una concepción más amplia que la del mero viaje en un medio de transporte mecánico, “la movilidad va más allá que el movimiento físico de un lado a otro, ya que se refiere a las dimensiones sociales, políticas, históricas, culturales, económicas, geográficas, comunicativas y materiales del movimiento” (Jirón, 2011, p.1); segundo, una metodología que recupere aquellas dimensiones de lo social invisibilizadas en el tradicional método de recolección de datos sobre movilidad urbana, las EOD, la utilización de un método que permita vislumbrar estrategias, experiencias, cotidianeidad, deseos, necesidades, lo latente, etc. de los sujetos al desplazarse.

2.2 – La movilidad urbana como derecho

Los desplazamientos cotidianos en la metrópolis tienen una importancia creciente en la sociedad y en la ciudad actual. Mediante los desplazamientos las personas acceden a bienes y servicios urbanos, al trabajo, a las relaciones sociales, a las actividades, etc. Por esto, se han convertido en una dimensión fundamental de la vida urbana en la actualidad. En este sentido Ascher (2003, p.19) señala

“la movilidad es indispensable desde un punto de vista económico y social. Hoy en día, la movilidad es una condición clave de acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio, a la familia... El derecho a trabajar, a tener una vivienda, a recibir capacitación, ahora implican el derecho a la movilidad. En cierto sentido, este derecho a la movilidad es una precondition de los otros derechos; se ha convertido en una especie de derecho genérico, con una importancia social creciente”.

En este contexto, donde la posibilidad de efectuar los desplazamientos es algo fundamental, Herce Vallejo (2007) destaca la importancia de que los gobiernos realicen una gestión urbana de las distintas opciones de la movilidad y de los espacios públicos, que facilite los desplazamientos según las distintas características y necesidades los ciudadanos, para garantizar así el ejercicio de este derecho y la participación en la sociedad. La gestión de la movilidad se ha convertido entonces, en un tema de creciente importancia para las democracias actuales (Ascher, 2003).

Además del uso y disfrute de la ciudad que posibilitan los desplazamientos, cabe destacar que las experiencias de las personas durante sus movimientos en las metrópolis son una dimensión cualitativa fundamental de la calidad de vida urbana, experiencias que son diferenciadas en relación al género, el nivel socio – económico, la edad, etc. Estas experiencias diferenciadas pueden ser fuente de nuevas desigualdades, como explica (Jirón, 2009a, p. 109) “las movilidades múltiples generan enormes desigualdades y estas no solo se relacionan con el acceso y el tiempo, sino también con la experiencia propiamente dicha de la movilidad”.

Cabe retomar también el análisis de Avellaneda y Lazo (2011) cuando proponen analizar la movilidad como una acción con diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y sus posibilidades de relación e integración con el resto de la ciudad. La movilidad posibilita el acceso a la ciudad, a sus territorios, a las oportunidades de toda índole que ésta ofrece y, por supuesto, también a los vínculos sociales tan importantes para los colectivos urbanos, entonces, hay un nexo muy importante entre la movilidad y el funcionamiento contemporáneo de la sociedad, entre quienes pueden desplazarse sin problema alguno y los que no pueden hacerlo. Por esto, la movilidad se transforma en un componente fundamental en el análisis sobre la inclusión y exclusión en la sociedad actual. Además, los autores consideran que quienes no puedan desplazarse se aíslan en la ciudad, lo cual afecta sus

perspectivas sociales e identitarias, debido a que la movilidad no es solo desplazamiento, sino también un capital social.

En una consideración similar respecto a esto último, Lazo (2008, p. 3) plantea

“la movilidad se presenta como una necesidad y es a partir de ella que se puede acceder a la ciudad en su totalidad. El capital de la movilidad solo le pertenece a unos pocos, trasladarse largas distancias es cada vez más imperativo y al mismo tiempo más difícil.”

Y la misma autora agrega

“al mirar nuestras ciudades vemos como los hogares, los trabajos, las escuelas etc., están cada vez más lejos entre sí, lo que significa recorrer grandes distancias. La diferenciación y la exclusión social son evidentes, el uso del tiempo y del espacio no son posibles ni accesibles de igual manera para todos” (Lazo, 2008, p.3).

Por último, Lazo (2008) considera que las dificultades en los desplazamientos cotidianos acentúan desigualdades individuales y sociales.

Entonces, al considerar la movilidad urbana como un derecho en la vida urbana de la metrópolis actual, es importante profundizar los análisis sobre la relación entre la movilidad y las posibilidades de desplazamiento de los grupos y clases sociales. De esta manera se contribuye a la comprensión de los procesos de desigualdad, segregación socio – espacial, pobreza, exclusión en las ciudades de América Latina, y también al desarrollo de las políticas urbanas en general (Jirón, 2009a,b).

2.3 – La movilidad urbana y las Nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (NTIC's)

Existe un consenso en la literatura analizada acerca del impacto que han producido las NTIC's en la economía, la política, la cultura, la sociedad y la

ciudad³¹. El impacto se ha producido también en la movilidad, debido a que se han modificado sustancialmente las posibilidades, tiempos y modos de desplazamiento de los individuos, tanto de manera física como virtual.

En este sentido Castells (2006) plantea que el desarrollo de las tecnologías de la información (dichas tecnologías abarcan un conjunto comprendido por la microelectrónica, informática, telecomunicaciones, ingeniería genética) han producido una revolución tecnológica. Esta revolución ha impactado en el desarrollo de importantes descubrimientos en materiales avanzados, fuentes de energía, aplicaciones médicas, técnicas de fabricación, transporte, entre otras. Lo distintivo de esta revolución es la posibilidad de traducir todo a un lenguaje digital común. El desarrollo de las nuevas tecnologías ha producido una revolución similar a la Revolución Industrial. Éstas se han extendido por todo el globo con una velocidad relampagueante en menos de dos décadas, con la lógica que caracteriza a esta revolución tecnológica: la aplicación inmediata para su propio desarrollo de las tecnologías que genera, enlazando el mundo mediante la tecnología de la información. Entonces, el espacio y el tiempo son transformados bajo el efecto combinado del paradigma de las tecnologías de la información y de las formas y procesos sociales inducidos por el proceso actual de cambio histórico, es fundamental considerar que este proceso no se desarrolla de una manera lineal ni determinista (Castells, 2006).

En este marco plantea Castells (2006) que la economía informacional ha iniciado una nueva forma urbana, la ciudad informacional, proceso caracterizado por el dominio estructural del espacio de los flujos. El espacio se considera como la expresión de la sociedad, el soporte material de las prácticas

³¹ Plantea Castells (2006) que este impacto no es lineal y que hay que comprender las transformaciones tecnológicas en la estructura social que ocurren. La emergencia de un nuevo paradigma tecnológico en la década de los '70 ocurre en el marco de las transformaciones económicas globales y urbanas a las que ya se hizo referencia anteriormente.

sociales que comparten el tiempo, entonces para la teoría social el espacio se define desde las prácticas sociales, en este caso, las de la sociedad informacional. Los flujos (de información, capital, tecnología, imágenes, etc.) expresan procesos que dominan nuestra vida económica, política y simbólica. El soporte material son los elementos que sostienen y articulan simultáneamente los flujos. Este espacio de los flujos está constituido por tres capas de soportes materiales: en primer lugar un circuito de impulsos electrónicos, la red de comunicación; en segundo lugar nodos y ejes; por último la organización espacial de las elites gestoras dominantes.

Así, se constituye por un lado el espacio de los flujos, pero persiste el espacio de los lugares (su función, forma y significado se mantiene dentro de las fronteras de la contigüidad física). La gente sigue viviendo en lugares, mientras que la función y el poder se organizan en espacios de flujos, el dominio estructural de su lógica altera de forma esencial el significado y la dinámica de aquellos. Emergen así dos lógicas espaciales que pueden romper los canales de comunicación de la sociedad (Castells, 2006).

Cabe resaltar que “la oportunidad diferencial en el acceso al poder de la tecnología para las gentes, los países y las regiones es una fuente crítica de desigualdad en nuestra sociedad” (Castells, 2006, p. 60).

Entonces, siguiendo la propuesta de Castells (2006) podemos decir que en un marco global de reestructuración económica, social y urbana, las NTIC's son un componente fundamental en esta reestructuración, reconfigurando la relación espacio – sociedad a través del dominio del espacio de los flujos, donde los intercambios y el movimiento son centrales y éstos se incrementan, generando nuevas relaciones de desigualdad.

Retomamos también la propuesta de Ascher (2003) para ampliar la importancia de las NTIC's en relación con la movilidad urbana. Este autor, señala que históricamente ha habido una relación fundamental entre

tecnologías de la comunicación y avances en materia de transporte, con la movilidad urbana. Los constantes avances en estos campos han impactado significativamente en la movilidad urbana, transformando las posibilidades de conectividad, la velocidad y los modos. El autor plantea que desde los inicios las ciudades se han vinculado al desarrollo de técnicas de transporte y almacenaje de bienes, personas e información. En esta relación, el desarrollo de una ha impactado e impulsado transformaciones en la otra. Las posibilidades de movilidad de los bienes, personas e información tienen un profundo impacto en la forma de la ciudad, el espacio urbano y la organización de la sociedad. Actualmente, desde los '70 en adelante, el desarrollo de las NTIC's – más las tecnologías de transporte privado – han impulsado la metropolización³².

Además, el desarrollo de las NTIC's ha fomentado la transformación de los movimientos, donde se incrementan los movimientos reales de todo tipo y surgen otros nuevos, como los virtuales. En este contexto es cada vez más importante para los individuos las posibilidades de acceso a las NTIC's y los desplazamientos (Ascher, 2003).

Para Ascher (2003) el desarrollo de las NTIC'S también incide en el espacio urbano, el autor señala dos tendencias en la ciudad actual. En primer lugar, la concentración de riqueza material y humana en y alrededor de ciudades cada vez más grandes: la metropolización. En segundo lugar, la dispersión, nuevas formas de crecimiento urbano, crecimiento externo, donde las ciudades más grandes absorben pueblos y ciudades de menor tamaño cada vez más lejanos en su perímetro de funcionamiento diario, constituyendo de esta manera territorios urbanos extendidos y discontinuos, que incluyen a la ciudad y el campo, el pueblo y la metrópolis: la metápolis (Ascher, 2003).

³² Para el autor es el proceso urbano siguiente a la urbanización. Proceso que ya está ocurriendo en la mayoría de los países industrializados y urbanizados del capitalismo avanzado, sobre todo en Europa Occidental y Europa del Norte (Ascher, 2003).

Para finalizar, Ascher plantea, en un sentido similar al que se exponía anteriormente con Castells, que “la movilidad física y virtual se está convirtiendo en un elemento de importancia creciente en la generación de desigualdades individuales y sociales” (Ascher, 2003, p. 15).

2.4 – Movilidad urbana y vida cotidiana

En un escenario donde cambian los componentes macro y estructurales de la sociedad, cabe destacar que también se producen nuevas vivencias en la cotidianidad de las personas, como ya se ha mencionado. En estos procesos ocupa un rol relevante la movilidad urbana, tal como señalan Avellaneda y Lazo (2011, p. 55) “en el contexto social y urbano contemporáneo la movilidad juega un rol importante no solamente a gran escala, sino también en la vida cotidiana de los individuos”.

Para las ciudades latinoamericanas es importante indagar en la vida cotidiana de las personas en la ciudad en relación con la movilidad urbana, a través de las experiencias de la movilidad, para mejorar la comprensión sobre la vida urbana contemporánea (Jirón, 2009a), ya que “uno de los principales temas que influyen en la vida urbana actual está asociado con el impacto sin precedentes que tiene la movilidad, en sus múltiples formas, en la vida de las personas” (Jirón, 2009a, p. 103). Esta relación hasta ahora ha sido poco estudiada, tanto por los científicos sociales como por los planificadores urbanos (Jirón, 2009a). Propone Jirón (2007, p. 178) al respecto

“comprender las actividades diarias de las personas en el tiempo y espacio es útil por tres razones. Primero, porque las intervenciones urbanas actuales no incorporan la forma en que las personas experimentan la ciudad ya que la planificación urbana se informa principalmente por medio de datos abstractos sobre la ciudad y además existe poco reconocimiento de cómo lo cotidiano retroalimenta las políticas y viceversa. Existe el peligro de instrumentalizar lo cotidiano al

catalogarlo de tal forma que la planificación mecanice la vida cotidiana, al intentar modificar el comportamiento como una forma de ingeniería social. Segundo, puede ser entendida como la manera más cercana de entender lo que realmente está sucediendo, cómo las vidas se ven afectadas por eventos, en vez de números abstractos y teorías que muchas veces están desvinculadas de lo que hacen las personas. Finalmente, el uso de metodologías adecuadas incide en cómo se puede entender la vida cotidiana”.

Propone también Lange Valdes (2011, p. 98) que es importante “atender a la importancia de la movilidad urbana como un fenómeno de la vida cotidiana de los habitantes urbanos”. Este autor señala que al considerar la dimensión cotidiana de la movilidad urbana se modifican las concepciones sobre sociabilidad, cuestionando las tradicionales distinciones de las ciencias sociales entre vínculos primarios, secundarios y terciarios. Al aumentar la movilidad urbana cotidiana, la claridad y rigidez de este tipo de distinciones³³ comienza a disolverse, ya que la vida social está marcada ahora por el aumento de las distancias y de las co – presencias intermitentes en ámbitos territorialmente difusos, “la movilidad urbana cotidiana facilita a los habitantes urbanos el permanente tránsito entre distintos ámbitos de interacción social, distintas escalas territoriales y distintos sectores de la ciudad, y con ello evidentemente también distintas realidades socioculturales” (Lange Valdes, 2011, p. 98). Estas consideraciones acerca del cruce, mezcla y / o yuxtaposición entre estos distintos ámbitos de experiencia de sociabilidad en la vida cotidiana permite considerar la diversidad socio – cultural, al mismo tiempo que permite reconocer la particularidad de cada habitante urbano según sus actividades, funciones, roles, etc.

³³ Para este autor con el incremento de la movilidad se disuelven dicotomías tradicionales de los estudios urbanos, como la oposición campo – ciudad, entre otras (Lange Valdes, 2011).

En esta revalorización del estudio de la vida cotidiana en la ciudad en contextos de incremento de la movilidad, Vega Centeno (2003) expone que tradicionalmente en los estudios urbanos la vida cotidiana se ha estudiado bajo el supuesto de vinculación a lo local o a espacios materialmente fijos. Esta perspectiva deja de lado la importancia de los desplazamientos en el modo de vida urbano, sobre todo en la actualidad. Entonces, Vega Centeno (2003) propone considerar que en los últimos doscientos años las ciudades han crecido incorporando técnicas y patrones de transporte que aceleran los desplazamientos, “lo que se observa son grandes concentraciones humanas que dejan de satisfacer el conjunto de sus necesidades en un espacio delimitado por la proximidad, por lo que tienen que incorporar desplazamientos importantes en su vida cotidiana” (Vega Centeno, 2003, p. 28). La centralidad del movimiento en el desarrollo de las ciudades va modificando la calle, los espacios públicos, el ordenamiento de los espacios urbanos, y también la vida cotidiana de las personas,

“La movilidad ha transformado, pues, la comprensión de lo urbano durante los últimos doscientos años. El día a día de los habitantes se construye sobre la base de desplazamientos, donde las distancias físicas se vuelven una abstracción y el concepto de cercanía está relacionado a la variable temporal. El espacio difuso en que transcurre lo cotidiano se organiza en nodos que se convierten en potenciales destinos, donde lo importante es la eficiencia con que se producen los flujos de desplazamiento entre uno y otro nodo (...) El denominado espacio de los flujos comenzó, entonces, a forjarse hace doscientos años.” (Vega Centeno, 2003, p. 35).

Retomando también a Castells (2006), en su análisis sobre el espacio de los flujos, plantea que se han producido transformaciones en la vida cotidiana al incrementarse la presencia de la electrónica en el hogar “el desarrollo de la comunicación electrónica y los sistemas de comunicación permiten la

disociación creciente de la proximidad espacial y la realización de las funciones de la vida cotidiana: trabajo, compras, entretenimiento, salud, educación, servicios públicos, gobierno y demás” (Castells, 2006, p. 427). Estos cambios han llevado a vaticinar el fin de las ciudades, pero de hecho, éstas no han desaparecido. En realidad, tanto el trabajo, como las compras, los servicios, etc. se han transformado, pero no han perdido importancia los espacios de encuentros e interacción cara a cara, e incluso la movilidad física entre estos espacios se ha incrementado. Lo que surge son procesos de dispersión y concentración simultáneas vías tecnologías de la información. En la actualidad se realizan, posibilitadas por el uso de nuevas tecnologías, diversas actividades desde el hogar transformando la vida cotidiana. Aún así las ciudades no desaparecen, si bien se producen transformaciones espaciales (Castells, 2006).

2.5 – Perspectiva teórica de la investigación

Para el marco teórico de esta investigación en particular, se presenta una síntesis de los aspectos más relevantes desarrollados en este apartado, lo cual permite enmarcar los objetivos propuestos, un recorte conceptual que guía el proceso de investigación. Cabe destacar, parafraseando a Gutiérrez (2008) nuevamente, que no existe un cuerpo teórico acabado en el campo de la movilidad urbana.

En primer lugar, retomar lo que se mencionaba anteriormente en cuanto a las premisas que se definen al enmarcar la investigación en el conjunto de *investigadores latinoamericanos*. Lo más significativo en cuanto a esto, refiere a concebir la movilidad urbana no sólo como los desplazamientos que se realizan en medios mecánicos. Al definir esta premisa básica, se establece una diferenciación con el abordaje que propone el *análisis tradicional de la movilidad urbana*, que prioriza el estudio sobre los medios de transporte (sobre todo los mecánicos), el tránsito y el tráfico.

En este estudio se considera como fundamental además, el aporte realizado por la corriente denominada *análisis de la movilidad por grupos y características de la población*, donde se considera a los sujetos que se desplazan como objeto privilegiado en el estudio de los desplazamientos. En esta investigación se privilegia la diferenciación que introduce en la movilidad urbana el estatus socio – económico de los grupos sociales.

La movilidad urbana varía en relación a la localización residencial y las características del entorno urbano donde se habita (en cuanto a si existen equipamientos, servicios, etc.). Éstos son ejes primordiales de análisis, que configuran el modo de relacionarse de los habitantes urbanos con el conjunto del territorio urbano.

Además, como hemos argumentado anteriormente, actualmente el territorio es un espacio de redes, nodos y flujos por lo cual es fundamental incorporar en el análisis el acceso a tecnologías (NTIC's).

También es importante analizar la diferenciación en la movilidad que introducen variables socio - demográficas como la edad, el sexo, la estructura del hogar.

La movilidad urbana posibilita el acceso a actividades productivas (trabajo), bienes, servicios (aquí se considera fundamentalmente el acceso a salud y educación), actividades recreativas y de ocio, relaciones sociales y familiares. Este acceso, mediado por el acceso a los medios y mecanismos de movilidad, es un componente fundamental en el análisis sobre la desigualdad social en la metrópolis actual. Es importante considerar también las necesidades que buscan satisfacer los individuos mediante los desplazamientos. Asimismo interesa indagar en la vida cotidiana considerando las experiencias que viven las personas al desplazarse por la ciudad (Jirón, 2009a,b).

Luego de definir lineamientos teóricos que enmarcan y guían la investigación, se define para este proyecto en particular, la movilidad urbana cotidiana como una práctica social que comprende los desplazamientos en la ciudad que efectúan las personas para la realización de diversas actividades que desarrollan de manera frecuente.

CAPÍTULO 3

ÁREA METROPOLITANA MENDOZA

3.1 – Breve caracterización de las transformaciones urbanas de las últimas décadas en el AMM

En el marco de las transformaciones económicas, políticas, etc. a las que se hizo mención en el primer apartado de este estudio y los procesos urbanos desencadenados a partir de éstas, en el AMM también se han producido, con sus especificidades, estos procesos. Es importante describir estas transformaciones urbanas, para enmarcar la situación actual de la movilidad urbana en el AMM.

Aquí se expone una breve descripción de los principales procesos urbanos en el AMM en las últimas décadas del siglo XX y principios de este, considerando como principal referencia bibliográfica un estudio sobre el Gran Mendoza realizado por Lentini y otros (2006).

En 1970 el Gran Mendoza contaba con 572.610 habitantes en una superficie de 11.140 has. En esta década se produjeron importantes migraciones rurales – urbanas que impactaron en la ciudad. A esto, se le suma las migraciones diarias hacia el centro por la jerarquización de sus equipamientos. Aun no se constituía el Área Metropolitana, el Gran Mendoza se conformaba por los departamentos de Capital, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Maipú y Luján, y estos dos últimos no se encontraban connurbados. El eje de crecimiento preponderante era en el sentido Norte - Sur, completando una T con el eje hacia el este, estructurado por el Acceso Este. El área central decrecía, perdía atractividad para la localización residencial y se envejecía su población, al tiempo que concentraba equipamientos comerciales y de servicios. En el piedemonte, hacia el oeste, se desarrollaba la localización de grandes equipamientos regionales estatales (Tecnicaagua S.A., 1999).

En la década del '80 se hizo aún más fuerte la tendencia a una expansión urbana descontrolada, sobre todo luego del sismo de 1985. En esta década se consolidó la connurbación de Luján y Maipú, y se constituye el Área Metropolitana, con una fuerte presencia del Área Central (Tecnicaagua S.A., 1999).

Las políticas públicas, sobre todo las destinadas a vivienda social, dinamizaban la metropolización, mediante emprendimientos masivos que expandían la mancha urbana (Tecnicaagua S.A., 1999). En los '80 el proceso de suburbanización estuvo signado por la localización periférica de los conjuntos habitacionales de las viviendas de interés social construidos por el Estado. En esta década el departamento que más creció demográficamente fue Las Heras, donde se localizan áreas residenciales de sectores de ingresos medios – bajos y bajos, y también una gran parte de los proyectos de vivienda social (Lentini y otros, 2006).

Para 1986 la población había ascendido a 726.578 y la superficie urbanizada a 12.000 has. (Tecnicaagua S.A., 1999).

A fines de los '80 y principios de los '90 se consolida un proceso de reestructuración económica en la provincia, en consonancia con la reestructuración económica global a la que se hacía referencia en el Capítulo 1.

En Mendoza las principales transformaciones económicas ocurridas en estas décadas estuvieron relacionadas, principalmente, con el fin de un modelo de desarrollo centrado en los mercados locales y nacionales, este modelo se transformó a inicios de la década de los '90, por la liberalización económica y apertura de los mercados. Los efectos de esta reestructuración económica explican las transformaciones territoriales del Área Metropolitana en los últimos quince años.

Entonces se mencionan algunos de estos cambios en la economía provincial en vinculación a los procesos territoriales. En primer lugar, los procesos de integración económica transformaron a Mendoza, y particularmente al AMM, en un importante corredor transfronterizo, que potenció los vínculos de la economía provincial con el mercado externo, favoreciendo la reconversión hacia un modelo exportador. Esto tuvo su impacto en el territorio debido a que

“se concretó la construcción de infraestructuras de transporte que reforzaron corredores preexistentes en las periferias del AMM. Aún en los casos en los que no se construyeron nuevas infraestructuras o no se mejoraron las existentes, éstas intensificaron su uso, acentuando su efecto de barrera urbana, como en el caso del Acceso Sur” (Lentini y otros, 2006, p. 56).

Además, se modifica la matriz productiva de la vitivinicultura, principal actividad económica de la provincia, se transforma en “una actividad capital intensiva en la que el material genético seleccionado y modernas tecnologías de riego y cultivo son aplicados a la producción de vinos de alta calidad destinados a mercados internacionales” (Lentini y otros, 2006, p. 50). Esto implicó una reconfiguración en los productores vitivinícolas, produciendo el ascenso y consolidación de algunos, la quiebra definitiva de otros y la participación de nuevos capitales. Esta reconversión, sumada a la expansión de la mancha urbana de los '80, impactó en el territorio, debido a que algunas fincas que ya no eran productivas fueron vendidas para la actividad inmobiliaria, sufrieron deterioro o fueron abandonadas, sobre todo las que pertenecían a pequeños productores periurbanos.

Como se ha mencionado anteriormente, las IED adquieren un rol importante en la reestructuración económica. Para el caso de Mendoza, el sector de la economía que recibió el mayor porcentaje de IED fue la energía,

seguido por las telecomunicaciones, luego por el comercio y la vitivinicultura. La inversión en estas dos últimas actividades económicas mencionadas es significativa por el impacto que tuvieron en el territorio. En general, la localización de las IEDs reforzó el patrón de centralidad del AMM.

También la participación de las IEDs fue importante en la privatización de los servicios públicos, en el marco de un estado que reducía su injerencia en la economía. La privatización de los servicios transformó los criterios de cobertura geográfica de los servicios y ampliación de las redes. Estos criterios estuvieron determinados a partir de la privatización por los pliegos de concesión, por los planes de desarrollo de las empresas y sobre todo, por la evolución del mercado.

El sector financiero desarrolló nuevos modos de funcionamiento en el contexto de las políticas aplicadas en los '90. Respecto a los efectos de esta reconversión del sector financiero en la ciudad específicamente, la disponibilidad de créditos para los sectores medios y medios – altos, tuvo un alto impacto, ya que modificó la posibilidad de adquirir una vivienda y un automóvil, modificando los patrones de localización residencial y en los hábitos de movilidad urbana de un sector de la población mendocina.

Es importante mencionar también las transformaciones del sector comercial. En la década del '90 cobran preponderancia en la escena local grandes cadenas de supermercados pertenecientes a capitales extranjeros y se construyen grandes centros comerciales (*shoppings*). Estos procesos impactan en otros rubros de la economía y también en el territorio debido a

“las nuevas centralidades que generaron, por la pérdida de vitalidad de los pequeños puntos nodales conformados por pequeños comercios minoristas, por la profundización de las diferentes prácticas urbanas entre utilizadores del automóvil particular y transporte público de

pasajeros y, en general, por la transformación de las modalidades de consumo de las familias mendocinas” (Lentini y otros, 2006, p. 53).

Además, en los '90 la suburbanización se intensificó, pero adquirió nuevas características respecto a la década anterior y fue diferente en las periferias de los distintos departamentos del AMM. En los departamentos de Luján y Maipú este proceso fue más intenso y experimentaron importantes crecimientos demográficos, el proceso guarda estrecha relación con las nuevas decisiones de localización residencial de los sectores medios – altos y altos que se mencionaba anteriormente y el surgimiento de los barrios cerrados. Mientras que en Guaymallén, y sobre todo Las Heras, las cifras de crecimiento menguaron.

Estos nuevos emprendimientos en las periferias hacia el sur y el sureste, son acompañados por obras y mejoras en la infraestructura vial que permiten el incremento de la movilidad usando automóvil particular (obras como el Corredor del Oeste, el ensanche del Acceso Este).

Estos procesos de suburbanización se dan en conjunto con la pérdida de población en el área central, el deterioro de áreas pericentrales y la pérdida de la función residencial en las periferias tradicionales.

Durante los '90 emerge y se consolida una nueva configuración urbana en el Área Metropolitana. En esta década el Estado cambió su rol en la construcción de la ciudad, sobre todo en relación a las políticas de vivienda social y a la provisión de servicios públicos.

En síntesis, se produjeron significativas transformaciones territoriales que, como se mencionó anteriormente, tienen relación con la aceleración del proceso de suburbanización (por la posibilidad de financiamiento para viviendas unifamiliares para los sectores altos), el impacto de inversiones foráneas y de emprendimientos privados en el medio urbano (centros comerciales,

hipermercados, barrios cerrados, etc.). Así como también se relacionan con las inversiones en el sector servicios (financiero, comunicaciones) que abrieron nuevos puntos de venta en áreas pericentrales, por lo que estas se refuncionalizan (Tecnicagua S.A., 1999).

En el conjunto del Área Metropolitana estos cambios provocan:

“por un lado el desarrollo de espacios y equipamientos en el ámbito de la economía financiera, nuevas modalidades de esparcimiento y de consumo asociadas a mega – emprendimientos suburbanos asociados a la utilización del automóvil particular, el desarrollo de nuevas tipologías y patrones de desarrollo de las actividades ligadas a lo residencial para sectores de altos ingresos y las inversiones en infraestructura para posibilitar esos desplazamientos fuertemente centrados en el automóvil particular. Por otro, la destrucción de tejidos industriales, la pérdida de competitividad de pequeños y medianos productores y comerciantes, desocupación y sub – ocupación, incremento de la violencia urbana, etc. En la ciudad, esto se manifiesta en áreas que reciben las nuevas obras, los grandes emprendimientos, que concentran las acciones de los sectores más dinámicos de la economía y otras que van deteriorándose lentamente, sin renovación, sin inversión, en un proceso muy difícil de revertir” (Tecnicagua S.A., 1999, s/p).

A finales de la década del '90 hay un periodo de fuerte recesión económica, que culmina en una crisis económica y político – institucional en el 2001 y 2002. A partir del año 2003 se produce una reactivación económica. Esta reactivación ha dinamizado los procesos de desarrollo urbano, con continuidades respecto a los fenómenos urbanos de las décadas anteriores y algunas novedades.

En la década posterior a la crisis del 2001, la suburbanización de sectores medios y medios – altos bajo la modalidad de barrios cerrados, se

sigue extendiendo y consolidando. En algunos casos, ocupando los vacíos que quedaron de los procesos de suburbanización en la década anterior. En otros casos, extendiéndose a nuevas áreas (como el distrito de Perdriel en Luján). O incluso generando nuevos hitos en la ciudad (como Palmares Valley en Godoy Cruz).

Además, otra característica es que los desarrolladores inmobiliarios, sobre todo aquellos productores de barrios cerrados, orientan en esta nueva década los proyectos hacia sectores de menos ingresos, por lo cual aparecen urbanizaciones cerradas en terrenos más baratos. Así, se conforma un complejo mosaico de usos del suelo urbanos y rurales en los departamentos de Luján y Maipú, que siguen siendo los departamentos que más emprendimientos de este tipo concentran.

Como novedad, en esta última década proliferan barrios cerrados en el departamento de Guaymallén. En tanto que en el departamento de Las Heras también han comenzado a desarrollarse barrios cerrados, aun así, actualmente hay muy pocos emprendimientos de este tipo en este departamento (como ya se ha mencionado, Las Heras ha sido tradicionalmente hábitat de sectores medios y medios – bajos, así como de la vivienda estatal).

Los desarrollos inmobiliarios de la última década transforman también las características de la urbanización en el piedemonte, en áreas pericentrales consolidadas y en el área central de la metrópolis.

Respecto al piedemonte, en décadas anteriores se produjo la instalación de asentamientos informales, importantes equipamientos del Estado y barrios para la clase media. En los '80 y '90 el piedemonte se convierte en una zona de interés para inversiones privadas y se instalan barrios cerrados (Dalvian, Palmares) y también, sobre todo en la última década, barrios cerrados ilegales y sin servicios básicos.

Mientras que en las áreas pericentrales consolidadas, durante los '90 se desarrollan nuevas tipologías de vivienda colectiva en altura para sectores medio – altos y altos que incorporan equipamientos y servicios comunes. A esta tipología se la denomina countries verticales, se desarrollan en parcelas relativamente grandes y cerradas con un muro perimetral, localizadas en las áreas de mayor nivel socioeconómico de la trama urbana consolidada.

En cuanto al área central del AMM, desde las últimas décadas del siglo pasado se producía en ésta una pérdida de la función residencial y de vitalidad, sobre todo en ciertas zonas. Luego del año 2001 proyectos de inversión privada retornaron al área central de Capital. El turismo también actuó con un efecto reactivador (con hostels, hoteles, restaurants, etc.). Además, se produjeron intervenciones de importante magnitud a la manera de enclaves, sin articulación con el entorno en el que se desarrollan. Así como también se desarrollan conjuntos de viviendas tipo condominio, del mismo estilo que las que se describían anteriormente en las áreas pericentrales.

Además, las modificaciones ocurridas en el sector comercial, bancario y en la localización de distintos equipamientos, que se iniciaron en décadas anteriores y que conllevaron significativos impactos territoriales, produjo en el territorio, como ya se ha mencionado, que algunas zonas concentren aquellas actividades económicas más integradas a lo global, mientras que otras son relegadas de estos procesos y se deterioran.

El conjunto de estos procesos conforman un escenario donde se incrementan, desde lo '90, los patrones de segregación socio – espacial en el AMM.

3.2 – Movilidad urbana en el Área Metropolitana Mendoza

3.2.1 – Patrones de movilidad urbana de la población

Para establecer una aproximación a tendencias y comportamientos de movilidad de la población del Área Metropolitana, se realiza un análisis

descriptivo de las tres últimas Encuestas Origen – Destino realizadas. Para esto se dispone de un estudio sobre la EOD realizada en 1998 que aporta también algunos datos sobre la EOD de 1986 (Tecnicagua S.A., 1999) y de los informes de las EOD realizadas en el 2005 (Gobierno de Mendoza, 2005) y 2010 (Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas, 2010).

Los respectivos informes presentan información que ha sido elaborada y presentada con diferentes criterios en cada uno de los casos, por lo cual se describen los resultados más sobresalientes en los distintos estudios, estableciendo comparaciones en aquellos datos en los que sea posible.

3.2.1.1 – EOD 1998

La población estimada en el Área Metropolitana en 1998 era de 897.173 habitantes, quienes efectuaban 1.415.196 desplazamientos diarios. Esto determinaba para ese año una tasa de movilidad promedio de 1.58 viajes / habitantes / día.

En la encuesta sobre movilidad realizada en 1986 la tasa de movilidad llegaba a 1.06 viajes / habitantes / día (población de 726.578 habitantes y 773.693 viajes). Por lo tanto, el incremento en la tasa de movilidad para el Área es de un 50% en el período de 1986 a 1998.

En cuanto a los medios utilizados para efectuar los desplazamientos, los resultados indican que el 36% de los viajes se realiza en transporte público (ómnibus y trolebús), el 3% en transporte contratado (taxis o remises, ómnibus contratados, transporte escolar), el 42% en automóvil particular (como conductor, acompañante, auto pago o moto) y el 19% de la población se desplaza en diversos medios considerados en la categoría “otros”: bicicleta, a pie más de 10 cuadras, otros.

En comparación a los resultados de 1986, disminuye la participación modal del transporte público, en 1986 el 53% de los viajes eran realizados en transporte público y el 30.6% en transporte individual.

Respecto a los motivos por los cuáles se realizan los desplazamientos, el 21.4% se realiza por trabajo, el 11.7% por estudio, el 2.4% por compras, el 1.1% por servicios, el 1.8% por salud, en tanto que el 16.7% de los viajes realizados se agrupan en la categoría “otros motivos”. El 45% se realizan por motivo de regreso al hogar. Al considerar la totalidad de los viajes realizados, y exceptuando los que realizan con motivo regreso al hogar, los motivos trabajo y estudio suman un 60% de los viajes realizados en el Área Metropolitana.

Al considerar la distribución horaria de los viajes, la mayor cantidad de viajes se produce entre las 07 00 hs y 09 00 hs de la mañana (con un pico a las 08 00 hs), y luego entre las 12 00 hs y las 15 00 hs (con un pico a las 13 00 hs). El pico de demanda en las primeras horas de la mañana se produce por la combinación de viajes por motivo trabajo y estudio. Al mediodía las demandas son generadas por el regreso al hogar, combinado en menor proporción con viajes por estudio. El pico vespertino escalona los regresos al hogar en un patrón no tan concentrado.

En relación a la estructura espacial de la movilidad, el Área Metropolitana conserva un patrón definido por la centralidad (Tecnicaagua S.A., 1999). Además, son importantes los viajes con origen y destino dentro de los mismos departamentos (Giner de Lara, 2002).

Respecto a la movilidad según sexo, ambos grupos incrementaron su movilidad en relación a 1986 y los hombres mantienen su preponderancia (viajan más). Del total de personas que se desplazan por día en el Área Metropolitana para el año 1998, 54.6% son varones y 45.4% son mujeres.

Algunas consideraciones en relación a las condiciones socio – económicas de la población y la movilidad pueden desprenderse de los resultados que aporta la EOD. El estudio analiza el medio de transporte utilizado para los desplazamientos según la ocupación y el nivel de empleo.

En cuanto a la ocupación, los que más se desplazan son aquellos que trabajan y estudian, seguidos por las amas de casa y los jubilados, por último los que buscan empleo. Entre los que trabajan, la mayoría se desplaza usando vehículo particular. Entre los estudiantes la mayoría utiliza el transporte público. Con una proporción de viajes significativamente menor, las amas de casa utilizan mayormente el vehículo particular seguido de cerca por el transporte público. Entre los jubilados y aquellos que buscan empleo, el medio más utilizado es el transporte público.

En relación al nivel de empleo, el nivel gerencial – profesional utiliza mayormente el vehículo particular. En el sector calificado la mayoría viaja en vehículo particular pero es más alta proporción, en relación al grupo anterior, de aquellos que también utilizan el transporte público. Entre los trabajadores no calificados, hay mayor porcentaje de usuarios del transporte público.

El estudio (Tecnicaagua, 1999) indica además que se registra una fuerte segmentación de los pasajeros según los medios utilizados: los sectores de ingresos altos, medios – altos y situaciones ocupacionales jerarquizadas utilizan de manera creciente el vehículo particular, los sectores más desfavorecidos no acceden al transporte público y utilizan bicicleta o caminan, los sectores medios se mantienen como usuarios del transporte público.

Además Giner de Lara (2002) indica en base a resultados de la EOD del '98, que el 33.8% de los hogares del Gran Mendoza no disponen de movilidad propia, mientras el 15.53% dispone sólo de bicicleta y el 50.66% de los hogares disponen de algún medio de movilidad propio (considerando autos, utilitarios y motos).

3.2.1.2 – EOD 2005

Esta encuesta, a diferencia de las demás, fue realizada en toda la provincia de Mendoza, distinguiendo dos sub – unidades de análisis: “Gran Mendoza” y “Resto de Mendoza”.

En el año 2005 la población del Área Metropolitana se calcula en 851.490 habitantes, con una tasa de movilidad promedio de 1.58 sobre el total de la población y una tasa de movilidad de 2.67, considerando las personas que efectivamente viajaron el día anterior. Cabe destacar que la tasa de movilidad se mantiene igual al año 1998³⁴.

En cuanto a los medios utilizados para efectuar los desplazamientos, el 34.8% de los viajes es realizado en automóvil particular (como conductor, acompañante, moto o auto pago), el 30.6% de los viajes es realizado en transporte público (ómnibus y trolebús), el 2.3% es realizado en ómnibus contratados, transporte escolar, taxis o remises y minibús, el 11.6% de los viajes es realizado en bicicleta, el 7.3% a pie a más de 10 cuadras, y un 17% a pie en menos de 10 cuadras. El mayor porcentaje de viajes en la ciudad se realiza utilizando el automóvil particular, al igual que en 1998.

Referido a los motivos por los que se realizan los desplazamientos, el 18% se realiza por trabajo, el 10.4% por estudio, el 4.5% por compras, el 1.6% por servicios, el 45.2% por regreso al hogar, el 1.6% por salud, el 12.5% se agrupa en la categoría “otros”, y el 4.8% de los viajes se agrupa en trasbordo. Al igual que en la EOD de 1998, predominan los viajes que se realizan por trabajo y estudio.

³⁴ La similitud con la tasa de movilidad calculada en el año 1998 tal vez se deba a inexactitudes o diferencia de criterios en la población estimada para el Área de estudio en alguno de los dos informes, ya que la población indicada en el año 2005 es menor a la de 1998. Además, si la tasa de movilidad se incremento en el periodo 1986 – 1998 en un 50%, es difícil considerar que no se haya incrementado también para el periodo 1998 – 2005.

En cuanto a la distribución horaria de los viajes, los picos se producen entre las 07 00 y 09 00 hs, entre las 12 00 hs y las 13 30 hs y entre las 18 00 hs y las 20 00 hs. Por lo que se mantiene una distribución similar a la observada en el año 1998.

Respecto a la estructura espacial de la movilidad, el 95,7% de los viajes originados en el Gran Mendoza tienen como destino esa misma zona, siendo escaso el intercambio con el resto de la provincia. En el Gran Mendoza, la mayoría de los viajes que se originan en cada departamento tiene como destino la misma comuna, siguiéndole en importancia el departamento de Capital. Entonces se registra un importante movimiento al interior de cada departamento y luego de todas las zonas hacia la zona central (Marre y otros, 2012).

Respecto a condiciones – socioeconómicas de la población en relación con la movilidad, la encuesta aporta varios datos³⁵, para este caso sólo se consideran los viajes por estrato socio – económico según el medio de transporte utilizado. Considerando sólo los medios más utilizados por todos los estratos: ómnibus, auto particular (como conductor) y bicicleta, se observa que el ómnibus es utilizado por el estrato alto en un 24.9%, por el estrato medio en un 22.3% y por el bajo en un 21.4%, el auto particular (como conductor) es utilizado por el estrato alto en un 23.2%, por el medio en un 18% y por el bajo en un 13.2% y la bicicleta es utilizada por el estrato alto en un 4.8%, por el medio en un 14.2% y por el bajo en un 20.8%. El estrato alto se desplaza más en medios motorizados, incluso considerando el transporte público.

3.2.1.3 – EOD 2010

En el año 2010 la población para el Área Metropolitana es de 900.290 habitantes. Para los cálculos de movilidad se considera la población mayor de tres años, se establece entonces una población de 850.802 personas, que

³⁵ La EOD del año 2005 aporta información desagregada según estrato socio – económico para la mayoría de las variables que mide.

realizan 1.530.430 viajes diarios y donde el 77.25% de la población se desplazó efectivamente el día anterior.

La tasa promedio de movilidad es de 1.8 sobre el total de la población. Al considera a los que efectivamente viajaron, la tasa asciende a 2.33 viajes por día. A este respecto se dificultan las comparaciones con las tasas de movilidad obtenidas en las EOD anteriores, por los diferentes criterios en la elaboración del dato.

Es interesante destacar algunos datos que aporta la encuesta en relación a quiénes viajan. En primer lugar, al analizar la tasa de generación de viajes según situación de bienestar³⁶ se observa que los sectores no pobres³⁷ viajan más que los pobres³⁸. Además, la tenencia de automóvil también es un factor que incrementa la tasa de generación de viajes para aquellos que lo poseen. También influye en la cantidad de viajes realizados el nivel educativo, a mayor nivel educativo alcanzado mayor cantidad de viajes realizados en la metrópolis.

En cuanto a los medios de desplazamiento predominan los desplazamientos realizados en medios motorizados (81% de los viajes realizados). El 44.74% de los viajes se realiza en colectivo, un 31% de los viajes se realiza en automóvil particular (como conductor y acompañante) y un 16.2% de los viajes se realizan a pie.

³⁶ Cálculo que establece la encuesta para referir a la condiciones de vida de la población determinada por la relación entre el monto de ingresos y las canastas básicas.

³⁷ Definición hogar no pobre: tiene la capacidad de satisfacer sus necesidades esenciales utilizando una canasta básica de alimentos la cual se amplía con la inclusión de bienes y servicios no alimentarios, a fin de obtener el valor de la canasta básica total (PTUMA, 2010).

³⁸ Definición hogar pobre: ingresos que no superan el valor de la canasta básica total establecida por el INDEC (PTUMA, 2010).

El 44.74% de los viajes realizados en colectivo, indica una modificación en la participación modal del colectivo en los desplazamientos, su uso se incrementa luego de décadas de descenso.

En el uso de los medios de desplazamiento se observan importantes variaciones de acuerdo al sexo y la edad. Primero, hay un mayor uso del auto por los hombres como conductores y la mujer utiliza más el transporte público. Además, los hombres se desplazan más en medios motorizados, mientras que las mujeres también registran importantes desplazamientos a pie. Segundo, el uso del transporte motorizado decrece a medida que aumenta la edad. En tanto el transporte público se usa por un 50% de la población en todos los rangos de edad y el transporte privado es mayormente usado por usuarios adultos – jóvenes.

En la distribución modal de viajes según medio para cada quintil, se observa que el uso del transporte público disminuye en los sectores medios – altos y altos, en contraposición a los sectores bajos donde la mayor cantidad de desplazamientos se realizan en transporte público o a pie. En tanto el quintil que más usa el transporte público es el medio – bajo. Además, tanto el quintil más bajo, como el medio – bajo son los que más utilizan la bicicleta para desplazarse. En relación a la situación de bienestar, la población considerada no pobre realiza el mayor porcentaje de sus viajes en vehículo privado, los pobres en colectivo, y los indigentes³⁹ se desplazan sobre todo a pie.

En cuanto a los motivos que originan los desplazamientos, trabajo y estudio representan los mayores porcentajes, con 35.24% y 32.20% respectivamente. En la categoría “social, personal, culto” se ubican el 16% de los desplazamientos. En “compras y gastronomía” el 7.3%. En “salud” el 5%. En

³⁹ Definición indigente: el ingreso mensual no alcanza a cubrir la canasta básica alimentaria (PTUMA, 2010).

“deportes y recreación” el 2.75% de los desplazamientos realizados, y en la categoría “otros” se ubican el 1.3% de los viajes realizados.

Al considerar diferencias según el género en los motivos de desplazamiento, encontramos que la mayor movilidad en los hombres está vinculada al trabajo y en las mujeres al estudio. Además, las mujeres se mueven más por motivos “salud, culto, personal”, “compras y gastronomía” y “salud”. Esta movilidad con motivos más diversificados en las mujeres puede estar vinculada al rol en el hogar, donde generalmente es responsable de las tareas domésticas y reproductivas.

En relación a los motivos de desplazamiento y los quintiles de ingreso, a mayor ingreso se registran más desplazamientos por trabajo. El sector alto es el que más se desplaza por trabajo, los sectores bajos se desplazan más por estudio y los sectores medios (medios – bajos, medios, medios – altos) registran comparativamente entre sí porcentajes similares de viaje por los distintos motivos.

En el Área Metropolitana la mayoría de los viajes son realizados en un solo medio y por un único motivo.

Respecto a la distribución horaria se observan tres horarios pico: entre las 07 00 hs y las 09 00 donde se producen el 52% de los viajes, entre las 12 00 hs y las 14 00 hs se realizan el 23% de los viajes, y por último entre las 18 00 hs y las 19 00 hs se concentran el 7.6% de los viajes. El valle más pronunciado se produce entre la medianoche y las 05 00 hs, donde se realizan sólo el 1.5% de los viajes.

En cuanto a la distribución geográfica de los viajes, se observa una distribución homogénea en todos los departamentos del Gran Mendoza. La mayor atracción de viajes son intradepartamentales: los movimientos más importantes se mantienen dentro del mismo departamento. Además, la Capital

es la principal emisora y atractora de viajes, ya que concentra el mayor porcentaje de viajes totales diarios en todos los medios, pero ocupa el segundo lugar cuando se analiza la emisión de viajes a partir de cada departamento.

Para finalizar es interesante referir a algunos datos más que aporta el informe. Por un lado, indica que en el Área Metropolitana el 58.5% de los hogares dispone de un auto, entre éstos el 20.75% dispone de más de un auto, el 10.6% cuenta con una moto, mientras que el 44.5% de los hogares dispone de una bicicleta y el 36.9% de los hogares no disponen de vehículo motorizado. Al relacionar la tenencia de vehículos con los quintiles de ingreso, se observa que la tenencia de un auto o más, se incrementa en los sectores medios – altos y altos.

En síntesis, considerando las tres EOD analizadas (Tenicagua S.A., 1999; GM, 2005; PTUMA, 2010), se observa que la movilidad se ha incrementado – o al menos mantenido – en el Área Metropolitana desde 1986.

En cuanto a los medios utilizados para los desplazamientos, en todos los años predomina el uso del vehículo particular y este uso se ha incrementado con el tiempo, excepto en el año 2010 donde los datos de la EOD muestran que crece nuevamente la participación modal del colectivo⁴⁰.

Algunos datos se mantienen constantes en las EOD analizadas. Los motivos de desplazamiento preponderantes en todas las EOD son: trabajo y estudio. La distribución horaria de los viajes y las horas pico, se han mantenido de manera uniforme en las distintas mediciones realizadas en el Área Metropolitana. La estructura espacial de la movilidad se ha mantenido también constante en las últimas décadas: la mayor cantidad de viajes se originan y

⁴⁰ Esto puede estar relacionado al hecho de que en la última década aumentó el acceso al trabajo, educación, etc. por parte de ciertos sectores que estuvieron más postergados durante los '90, lo cual puede haber incidido en un incremento de su movilidad y un mayor uso del transporte público por parte de aquellos sectores que incrementaron su movilidad pero no pueden acceder a la compra de un automóvil.

tienen como destino el mismo departamento y luego, la mayor cantidad de viajes se produce desde los departamentos hacia el departamento de Capital.

Respecto a la información que aportan las tres encuestas sobre características de la población como sexo, edad, nivel socio – económico, etc. en relación con la movilidad, se dificulta la comparación porque difieren los criterios con los que esta información ha sido elaborada en cada caso.

En términos generales se observa una diferenciación en cuanto al sexo y la edad en los medios utilizados, las mujeres y los estudiantes son los que más usan el transporte público, mientras que los hombres adultos son los que más utilizan el vehículo particular.

En relación a las condiciones socio – económicas de la población y la movilidad, por lo general se observa que a mayor nivel de ingresos, nivel educativo, calificación laboral, etc. aumenta el uso del automóvil particular.

3.2.2 – Estado del transporte público, la infraestructura vial y el tránsito en las últimas décadas en el Gran Mendoza

Luego de una aproximación a los patrones y tendencias de la movilidad en la población, a través de una descripción de los datos que aportan las tres últimas EOD realizadas en el Área Metropolitana, es importante también establecer una aproximación al estado del tránsito, la infraestructura vial y el transporte público en las últimas décadas.

En la década de 1980 se observaba como principal problema en relación al tránsito y transporte un área central congestionada. Además, se registraban problemas de accesibilidad en los puntos en los que los accesos transfieren el tránsito a la trama urbana regular. El esquema radial del transporte público favorecía el monocentrismo. Estas problemáticas se intentaron resolver con obras de infraestructura y mejorando el diseño urbano de manera tal que permitiese la continuidad de los flujos hacia la trama urbana (Tecnigua S.A., 1999).

En esta misma década los procesos de suburbanización, donde destacaban los proyectos de vivienda social del Estado, impulsaron el crecimiento de la periferia. Esto determinó la necesidad de extender los servicios públicos y afectó su cobertura. El servicio de transporte público no escapó a esta tendencia. Durante los '80 la prestación del servicio de transporte público estaba organizada de la siguiente manera:

“A partir de líneas radiales que parten de las periferias, pasaban por el centro de la ciudad y se prolongaban hasta la periferia opuesta, conformando una estructura radial basada en la centralidad, sin conexiones entre áreas periféricas o pericentrales. Este esquema reforzaba la estructura del Área Metropolitana fuertemente centralizada y dejaba a las cabeceras departamentales desvinculadas de las periferias correspondientes, forzando a fijar destinos en el Área central para una multiplicidad de motivos o a efectuar transbordos” (Tecnicaagua S.A., 1999, p. 8).

A finales de esta década se produce el desfinanciamiento del servicio de ferrocarriles, por lo que se deja de prestar el servicio en la ciudad y quedan terrenos, infraestructura y equipamientos ferroviarios subutilizados o sin uso (Tecnicaagua S.A., 1999). Esto implica además, una reducción en la oferta disponible de transporte masivo.

En los '90 se sigue identificando como principal problema para el tránsito, la congestión. Para solucionarlo se propone una jerarquización vial que articule los accesos a Mendoza con la trama vial de manera más armónica, para descongestionar los nudos en los que la trama urbana debe absorber el tránsito de alta velocidad (Tecnicaagua S.A., 1999). Cabe destacar que durante los '80 y '90, la solución propuesta a los problemas en el tránsito y tráfico en la ciudad, era la construcción de infraestructura vial.

Para la década de los '90 la ciudad contaba con cuatro accesos principales al centro urbano:

Acceso Este: Los viajes diarios realizados en este acceso provienen sobre todo de los núcleos habitacionales aledaños, como el Barrio Santa Ana, La Floresta, Villa Nueva, Unimev, etc. También recibe viajes de Luján, Maipú y parte de Guaymallén a través de otras vías como Acceso Sur, Carril Urquiza, Carril Rodríguez Peña y Costanera.

Acceso Sur: Recoge el tráfico originado en nutridos núcleos habitacionales del sur del Gran Mendoza y termina en la intersección con el Acceso Este. Recibe viajes de los carriles Rodríguez Peña, Sarmiento (Gutiérrez Luzuriaga), Paso (Maipú) y Azcuénaga (Luján).

Acceso Norte: El movimiento de vehículos proviene de núcleos habitacionales de Las Heras, norte de Guaymallén y noreste de Capital, y se concentra en la Costanera.

La mayor parte del tráfico proveniente de de estos tres accesos, ingresa al microcentro por una sola vía, la avenida José Vicente Zapata, generando picos de congestión en los horarios de inicio y termino de las actividades diarias.

Acceso Oeste: conocido como el Corredor del Oeste y el de más reciente construcción, vincula el área piedemontana de Godoy Cruz (Barrios Trapiche, Fuchs y La Estanzuela) y Luján (Chacras de Coria y Vistalba) con el microcentro (Giner de Lara, 2002).

El problema más importante de congestión se registra básicamente en el microcentro, donde se ubica el centro comercial, la zona bancaria y administrativa de la provincia. Esto configura un patrón de circulaciones convergentes desde todos los puntos del Gran Mendoza al microcentro de Capital. El Centro Cívico, ubicado dentro del ejido urbano, es también un factor

de concentración de los movimientos. A medida que el viajero se aleja del centro de la ciudad el volumen de tránsito disminuye (Giner de Lara, 2002).

En relación al transporte público de pasajeros específicamente, el sistema está regulado por la Ley Marco N° 6082 del año 1993 (Marre y otros, 2012). La legislación establece que las autoridades de aplicación son la Dirección de Tránsito de la Policía de Mendoza y la Dirección de Vías y Medios de Transporte dependiente del Ministerio de Ambiente y Obras Públicas. En tanto los municipios, en sus jurisdicciones, pueden dictar ordenanzas respetando la legislación interjurisdiccional tanto nacional como provincial (Giner de Lara, 2002).

El sistema de transporte público ha sido reestructurado en dos ocasiones en las últimas décadas. A principios de la década del '90 con el proceso licitatorio de 1991, y en el 2005 cuando se realizó otra licitación que regula el sistema de prestación vigente, hasta la próxima licitación en el 2015 (Marsonet, 2011).

A partir de 1991 el servicio público de transporte de pasajeros por ómnibus fue prestado por empresarios privados (en el marco de las políticas desreguladoras del neoliberalismo y en consonancia con los procesos que se mencionaban en el Capítulo I). Excepto el servicio de trolebuses que siempre fue estatal, la prestación de este servicio se realiza a través de la Empresa Provincial de Transporte (Giner de Lara, 2005). En este proceso licitatorio de 1991 se buscó fomentar la competencia regulada, aunque esto no se logró completamente (Marsonet, 2011).

Durante los primeros años de la década de 1990, la prestación funcionó de manera satisfactoria. No se realizó la descentralización del servicio, por lo cual continuó siendo fuertemente radial, el área central seguía siendo la que mayor viajes captaba. Además, no se implementaron políticas que permitieran priorizar el transporte público sobre el privado. Hacia finales de los '90 la

prestación del servicio tenía algunas limitaciones debido al crecimiento desordenado de la metrópolis y los cambios en las conductas de movilidad de la población, que no fueron tenidos en cuenta en las licitaciones. Esto ocasionó una prestación que incrementó diferencias socio – territoriales, produciendo también una caída en la calidad del servicio. A lo que se sumó la aparición de transportes ilegales, y el déficit en la capacidad estatal para realizar los controles necesarios. Conjuntamente, se deterioraba la infraestructura vial existente y el parque móvil. Todos estos cambios repercutieron negativamente en la calidad del servicio (Marsonet, 2011).

En los '90 disminuyó la cantidad de usuarios del transporte público. Esto se produjo por varios motivos: la recesión y la crisis económica limitó el acceso al servicio de transporte público de importantes sectores de la población, se produjo además el incremento de la motorización en aquellos sectores que de alguna manera pudieron acceder a comprar un medio motorizado, y aumentó el transporte ilegal. Esta disminución en la cantidad de usuarios repercutió en las empresas, éstas respondieron a esta disminución de pasajeros reduciendo las frecuencias, los kilómetros recorridos. Esto también afectó la calidad del servicio. Explica esta cita el estado del transporte público hacia finales de los '90:

“Al final de la década del '90 los usuarios tuvieron un servicio totalmente ineficiente, completamente deteriorada la calidad, por el estado del interior de los vehículos, perjuicios ocasionados por las tardanzas al trabajo, al estudio y demás actividades debido al incumplimiento de las frecuencias horarias, colectivos que se rompían en el trayecto, etc.” (Marsonet, 2011, p. 5).

Entre otras causas de la disminución en el uso del transporte público, podemos mencionar: las transformaciones en los patrones de localización de las actividades residenciales y de servicios, así como también la creciente

tendencia a la suburbanización (sobre todo con el crecimiento de los barrios cerrados), y un desfase entre las demandas y expectativas de los usuarios en relación al transporte público y las prestaciones efectivamente ofrecidas (Tecnica S.A., 1999).

Como se mencionaba anteriormente, en el año 2005 se realizó otra licitación del transporte público. En esta licitación se buscó complementar la explotación de recorridos rentables con otros de fomento o desarrollo, para generar un mercado competitivo.

En cuantos a los recorridos, quedaron establecidos en la licitación, dos tipos de servicios según el área de cobertura: 1) Servicios urbanos: casi totalidad de los recorridos se realizan dentro de la mancha urbana continua y su característica principal es la cobertura del área demográfica compacta. 2) Servicios conurbanos: tienen recorridos que atraviesan áreas con discontinuidad edilicia, naciendo en las cabeceras departamentales de Maipú y Luján, en el Algarrobal (Las Heras) y en Corralitos y Rodeo del Medio (Guaymallén). Penetran en la mancha urbana por ejes de gran demanda hasta la ciudad de Mendoza. (Marsonet, 2009 cit. por Marre y otros, 2012). Los recorridos del Gran Mendoza se adjudicaron a siete grupos de empresas, los otros recorridos fueron adjudicados por contratación directa, y un grupo quedó en manos del Estado (Marre y otros, 2012).

En esta licitación se establecía un plazo de 10 años para la concesión, así como también especificaciones para la renovación de la flota. También hubo algunas modificaciones en las frecuencias respecto a la licitación anterior.

A finales de este período licitatorio empieza a funcionar el Metrotranvía, un sistema de transporte urbano ligero, planeado para que circule por todos los departamentos del Área Metropolitana (Marre y otros, 2012).

En síntesis, luego de la licitación del año 2005, el sistema de transporte público de pasajeros opera con una estructura de recorridos desactualizada, que no considera la expansión del tejido urbano hacia el sur, sudeste y oeste. El esquema de recorridos aún vigente data de 1991. Los recorridos siguen un patrón de movilidad radial y en muchos casos existen recorridos superpuestos que contaminan y congestionan arterias importantes de la ciudad, desvalorizando esas zonas y acrecentando la polución con gases y ruidos molestos. Así como también quedan zonas desprovistas del servicio, aisladas de medios de movilidad que las conecten con el resto de la ciudad. Además, falta integración modal entre trolebuses y ómnibus, y en algunas zonas tienen trayectorias superpuestas. Hay una degradación general en la prestación del servicio (Marre y otros, 2012).

Cabe destacar que desde el 2003 aproximadamente en adelante, la red de transporte público se recuperó significativamente con la política nacional de subsidios y acciones provinciales que ordenaron la concesión. Pero aun así el sistema se encuentra al límite de sus condiciones para operar con eficiencia, debido a los problemas de congestión y la imposibilidad de incrementar las frecuencias, entre otras limitaciones (Razquín, 2010).

La oferta de transporte en el Área Metropolitana se completa con el servicio de taxis y remises. También los servicios especiales, escolares y contratados (Giner de Lara, 2002).

En la actualidad Razquín (2010) menciona como principales problemas para el tránsito en la ciudad: la congestión en horas pico en el área central, las vías de circulación saturadas, en las que además se superponen autos y transportes públicos, la pérdida de presencia de la escala peatonal con el incremento de la motorización y el aumento de la contaminación sonora y ambiental, la imposibilidad de circular en medios alternativos al vehículo

particular algunas áreas, la existencia de una red semafórica obsoleta y el poco espacio disponible para estacionamiento.

Durante las tres últimas décadas los principales problemas asociados a la movilidad en el Área Metropolitana se han mantenido relativamente constantes: congestión, un transporte público con un servicio deficiente, de baja calidad y con un esquema de recorridos centralizado, incremento del uso de los medios motorizados, sobre todo del vehículo particular, una infraestructura vial insuficiente y mal organizada (deterioro de las vías de circulación, problemas en los semáforos, etc.).

Aunque los problemas asociados a la movilidad se mantienen relativamente constantes en el Gran Mendoza durante las últimas décadas, a diferencia de los '80 y '90 actualmente se están considerando alternativas de solución más integrales que la construcción o mejora de la infraestructura vial.

CAPÍTULO 4

MOVILIDAD URBANA EN EL GRAN MENDOZA EN RELACIÓN A LA LOCALIZACIÓN RESIDENCIAL Y EL ESTATUS SOCIO – ECONÓMICO

4.1 – Algunas consideraciones teóricas más

Al definir movilidad urbana como una práctica social que comprende los desplazamientos en la metrópolis que efectúan las personas para la realización de diversas actividades que desarrollan de manera frecuente, se identifican algunas dimensiones del concepto, estas serán ejes primordiales de observación en el desarrollo del trabajo de campo:

En primer lugar, los motivos de los desplazamientos. Esta dimensión comprende los desplazamientos para la realización de actividades fundamentales para la inclusión y el desarrollo de la vida humana: trabajo, compras, servicios, relaciones sociales y familiares, ocio, entre otros que pudieran surgir del desarrollo del trabajo de campo.

En segundo lugar, el acceso a los medios de desplazamiento, esto implica considerar los medios a los que accede el individuo para desplazarse cotidianamente y al costo que implica el uso. También comprende el acceso a dispositivos tecnológicos: telefonía fija y pública, celular, Internet y al costo que implica el uso.

En tercer lugar y en estrecha relación con la dimensión anterior, se considera la capacidad de uso de los medios de desplazamiento y los dispositivos tecnológicos. Esto refiere a las habilidades, conocimientos, destrezas para poder desplazarse en distintos medios de desplazamiento y usar dispositivos tecnológicos.

En cuarto lugar, se consideran las experiencias durante los viajes, esta dimensión refiere a las vivencias en cuanto a disfrute, comodidad, seguridad, confortabilidad, etc. durante los viajes.

Por último, las estrategias que se elaboran para desplazarse, es decir la organización y la creatividad individual, familiar, vecinal, comunitaria para poder realizar los desplazamientos.

Estas dimensiones están atravesadas por distintas barreras a los desplazamientos: barreras financieras (costos de realizar un viaje o de acceder a un medio), físicas (distancia viajada, aspectos y condiciones de los espacios como caminos, veredas, etc.), organizacionales (cómo están organizadas las actividades en la sociedad), temporales (horarios, duraciones de los viajes) (Jirón, 2009, a, b).

4.2 – Propuesta metodológica

El estudio es exploratorio y descriptivo, debido a que no se registran estudios anteriores sobre prácticas de movilidad urbana cotidiana en el Área Metropolitana Mendoza.

La selección de contextos y casos, depende de su relevancia teórica para el objetivo de investigación planteado (Valles, 1999).

En esta investigación se realizará una comparación de prácticas de movilidad urbana cotidiana en tres áreas del Gran Mendoza: La Favorita, Barrio Sanidad – El Challao, asentamiento Escorihuela.

Esta selección permite realizar comparaciones entre áreas con diferencias y semejanzas entre sí. Por una parte, se indagará la movilidad urbana de poblaciones de distinto estatus socio – económico (bajos y medios, medios – altos) con localización residencial periférica (piedemonte⁴¹): La Favorita y el Barrio Sanidad hasta El Challao⁴². Por otra parte, se compararan las prácticas de movilidad urbana cotidiana de dos sectores de similar estatus

⁴¹ Se denomina de esta manera a la zona geográfica constituida por una llanura de acumulación aluvial, que forma un glacis al pie de una cadena de montañas o de un macizo elevado.

⁴² La zona seleccionada excluye el Barrio Dalvian.

socio – económico (bajos) con distinta localización residencial (periférica, céntrica): La Favorita y el asentamiento Escorihuela.

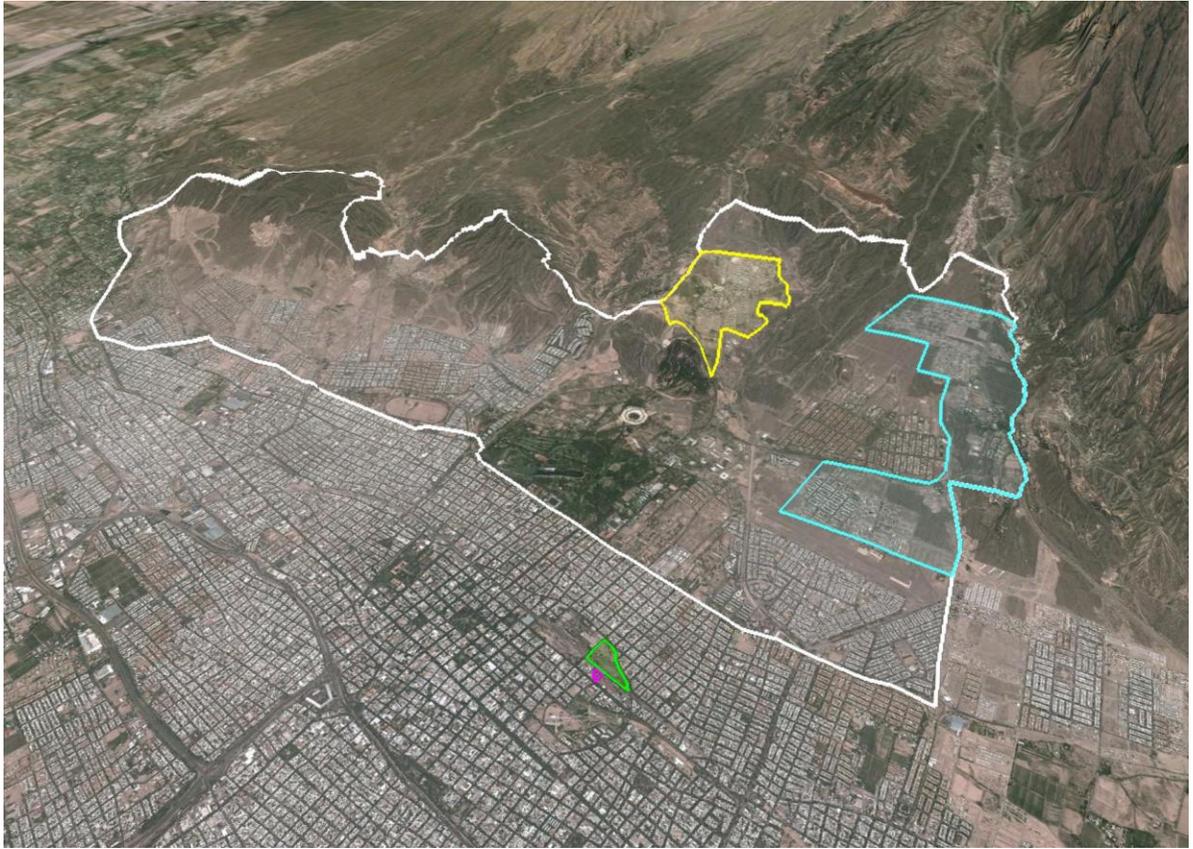
La localización periférica y céntrica de las zonas de estudio se estableció a partir de un mapeo del AMM y de la consulta a bibliografía especializada local: Tecnicagua (1999) y Gray de Cerdán (2005). El estatus socio – económico también se estableció a partir de la consulta a bibliografía (Tecnicagua, 1999) y de la recolección de información socio – económica sobre distintas zonas de la ciudad.

En cada una de las áreas seleccionadas se seleccionarán personas de distinta edad y sexo. Estas variables socio - demográficas se introducen para enriquecer el análisis sobre las prácticas de movilidad, ya que significan una importante variación en estas prácticas.

Para la recolección de información se realizará análisis documental, observación y entrevistas semi – estructuradas. Los contactos para efectivizar la realización de entrevistas se realizan a través de informantes claves y luego mediante la técnica de la bola de nieve. Las entrevistas se realizarán hasta lograr la saturación teórica de las categorías observadas. En estudios que privilegian el uso de técnicas cualitativas para la recolección de información, no existe una separación tajante entre cada una de las etapas, ni una delimitación previa estricta de las mismas.

4.3 – Casos de estudio

En el siguiente mapa se pueden visualizar las áreas de estudio seleccionadas. En la periferia se distinguen la zona de La Favorita (amarillo) y la zona Sanidad – Challao (celeste). En el centro se distinguen los asentamientos (verde).



Elaboración: Prof. Pablo Rizzo / Año 2013.

ÁREA 1: La Favorita

La Favorita se encuentra al oeste de la ciudad, es una de las zonas que se ha desarrollado al extenderse la periferia en las últimas décadas del siglo pasado.

La expansión hacia el oeste, en terrenos poco valorizados hasta hace unas décadas y de relativa buena localización, se ha caracterizado por la presencia y crecimiento de urbanizaciones no formales e inestables de familias de bajos recursos. En los '80 el oeste del Gran Mendoza albergaba una población de 50.000 personas aproximadamente, en condiciones de pobreza, sin equipamientos básicos y con débil integración a los circuitos formales de

trabajo urbano. La lejanía al centro, en una ciudad con fuerte carácter monocéntrico, agrava la situación de estas poblaciones (Gray de Cerdán, 2005).

A partir de los '90 fundamentalmente, el piedemonte se configura como una zona de expansión para la actividad residencial tanto para las clases altas como para las bajas (Gray de Cerdán, 2005). Esto denota importantes procesos de segregación socio – espacial en el piedemonte.

La zona de La Favorita en particular, está localizada a 5 kilómetros del microcentro. Esta zona se encuentra relativamente próxima al Parque General San Martín, la Ciudad Universitaria y otros equipamientos importantes a escala metropolitana (Tecnicaagua, 1999).

La localización en el piedemonte implica riesgos para la población en caso de precipitaciones abundantes, ya que no dispone de las defensas aluvionales necesarias. Aun así, los riesgos ambientales del área no evitaron que sectores de la población sin posibilidades de acceso a la vivienda fueran asentándose en los terrenos y construyendo sus viviendas. Luego, se han producido intervenciones de programas estatales para radicación y urbanización. La población se encuentra distribuida en 17 barrios y 6 asentamientos aproximadamente, muchos más de la mitad son producto de la autoconstrucción.

En el inicio se ubicaron en la zona puestos dedicados a la cría de animales, estos eran asentamientos de pocas familias. También fueron primeros pobladores de la zona los obreros de la fábrica que dio su nombre al lugar. Estas familias no contaban con ningún tipo de servicios.

Desde las últimas décadas del siglo pasado cada vez más cantidad de familias se instalan en la zona. El éxodo chileno durante la dictadura militar en los '70 y el sismo de 1985 fueron dos hitos significativos para el crecimiento

poblacional en la zona. A medida que iban creciendo la cantidad de habitantes, se gestionaba la provisión de servicios, y si bien el área se iba urbanizando y consolidando, el incremento demográfico en un contexto de pobreza, presionaba para mantener precarias condiciones habitacionales y urbanísticas en la zona. El acceso al hábitat para los pobladores de esta zona estuvo signado desde los primeros asentamientos, como ya mencionábamos, por la auto urbanización y auto construcción.

Este proceso de expansión y crecimiento está motivado también por las reiteradas crisis socio – económicas que agudizaron la crisis habitacional en el país y en Mendoza.

Actualmente en La Favorita, considerando el conjunto de barrios y asentamientos, habita una población aproximada de 17 mil personas. Los barrios y asentamientos se encuentran enmarcados en distintas políticas de relocalización y reordenamiento (destinadas a aquellos barrios y asentamientos localizados en terrenos no permitidos) y de radicación – ordenamiento (para barrios y asentamientos en los cuales se realizan mejoras urbanísticas).

En cuanto a las condiciones de vida de la población de la zona, la situación ocupacional es por lo general inestable y precaria (la mayoría de los pobladores se desempeñan en el sector informal de la economía, como cuentapropistas, changarines, etc.). La capacidad adquisitiva de la mayoría de los hogares es baja, manteniéndose cercana o por debajo de la Línea de Pobreza. Además, hay pocas posibilidades para la población de acceder a servicios de salud y educación óptimos.

También hay importantes problemáticas en las condiciones habitacionales, el estado de las viviendas es por lo general precario, la calidad de los materiales de construcción es muy baja (chapa, nylons, etc.), se registran importantes índices de todos los tipos de hacinamiento, la provisión de servicios como agua, cloacas y luz es insuficiente y la mayoría de las situaciones de

tenencia son irregulares (la generalidad no posee titularidad de los terrenos). El porcentaje de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas es muy alto en toda la zona (Tecnicaagua S.A., 1999).

El entorno urbano se encuentra degradado, ya que si bien en algunas partes se poseen algunos servicios como alumbrado público, la urbanización en general es deficiente por la ausencia de veredas, calles pavimentadas, acequias, arbolado, espacios verdes, etc.

El servicio de transporte público llegó a la zona en la década del '70, toda el área cuenta con una sola línea, esto dificulta la movilidad de la población por este medio, sobre todo en horarios pico.

En cuanto a las vías de acceso a la zona, éstas son: por el este la Avenida Libertador del Parque General San Martín, por el norte por el circuito turístico Papagayos y la Avenida Champagnat, por el sur hay varios accesos que se unen a los mencionados anteriormente.

Las problemáticas ambientales, sociales y urbanas señaladas, entre otras, configuran un escenario de exclusión social para la población de La Favorita.

ÁREA 2: zona Barrio Sanidad – El Challao

Estas zonas están localizadas en la periferia noroeste de la metrópolis (Tecnicaagua S.A., 1999) en el piedemonte. Es una zona urbana en expansión en las últimas décadas.

El Barrio Sanidad comenzó a construirse en la década del '50 y en los '60 llegaron los primeros habitantes. Durante esos años a través del gremio y las asociaciones vecinales se fue gestionando la provisión de servicios y equipamiento comunitario. El Barrio fue construido para los empleados de la sanidad, pero actualmente son pocos los habitantes del gremio que viven ahí.

El Challao, ubicado un poco más al noroeste, es una zona de piedemonte no degradado con alta calidad ambiental y vistas a la ciudad. Pertenece al departamento de Las Heras. Desde hace algunas décadas se vienen desarrollando en esta zona conjuntos habitacionales privados para sectores medios y medios – altos, en conjunto con un polo turístico – recreativo (Tecnicaagua S.A., 1999).

ÁREA 3: Asentamiento Escorihuela

A inicios de los '90 la privatización del Ferrocarril General San Martín dejó sin uso una gran extensión de terrenos, algunos de los cuales se localizan en la Ciudad Capital. Desde el cese del ferrocarril, estos terrenos muy cercanos al microcentro capitalino y a áreas residenciales consolidadas de sectores medios como la 6ta Sección y la 4ta Sección, han sido objeto de disputas para desarrollar en éstos distintos tipos de proyectos.

Además, toda el área alrededor de los terrenos del ex – Ferrocarril se encuentra desde hace unas décadas en un proceso de transformación urbana, caracterizado primero por la pérdida de densidad poblacional y abandono, y luego por proyectos de renovación urbana. En estos proyectos de renovación ha tenido un rol central del estado Municipal, que busca propulsar la revitalización urbana de toda el área mediante diversas acciones para atraer la inversión de capitales privados. En estos terrenos se proyectan también desarrollos inmobiliarios para clases medias.

Desde la privatización estos terrenos se convirtieron también en una opción para familias sin acceso a la vivienda. En los alrededores de las calles Perú y Suipacha se han desarrollado tres asentamientos: Costa Esperanza, Escorihuela y Malargüe. El primero fue relocalizado hace unos años atrás al departamento de Guaymallén, la relocalización fue conflictiva debido a la negativa de los vecinos de Guaymallén a recibir a estos nuevos vecinos y de

algunos de los pobladores del Costa Esperanza a dejar su lugar de residencia; aun así el Costa Esperanza finalmente fue desalojado.

Las familias del Escorihuela (asentamiento que surge cuando finalizaba la relocalización del Costa Esperanza) y Malargüe continúan viviendo ahí, en condiciones habitacionales y sociales muy precarias. En el asentamiento Escorihuela, ubicado entre calles Tiburcio Benegas y Suipacha, habitan actualmente unas 70 familias aproximadamente y es próxima la erradicación a La Favorita. En el Malargüe, ubicado entre calle Perú y Pasaje Corti N° 2, habitan alrededor de 24 familias y está en proceso de radicación.

Además de la situación de exclusión y vulnerabilidad por sus condiciones materiales, esta población es objeto de discriminaciones y estigmatizaciones constantes en los medios periodísticos locales con notas sobre hechos de inseguridad, enfermedades, etc. que tienen siempre como origen la existencia de estos asentamientos. Esto agrava aún más su situación de exclusión.

4.4 – Resultados del trabajo de campo

Como fue expuesto anteriormente, se propuso para esta investigación, un diseño metodológico comparativo y en mayor medida, la recolección de información mediante el uso de técnicas cualitativas (Ver apartado 4.2). Respecto a este último punto, es importante mencionar algunas consideraciones antes de introducirnos en el análisis de los datos obtenidos.

El desarrollo del trabajo de campo tuvo algunas limitaciones en lo que respecta a una de las características más significativas de lo que se espera con el uso de técnicas cualitativas, esto es, la posibilidad de captar las dimensiones subjetivas, percepciones, vivencias, significados, etc. de las personas sobre el objeto de estudio, en este caso, las prácticas de movilidad urbana cotidiana.

Esto se relaciona con varias causas. En primer lugar, con la poca experiencia de la investigadora en el uso de técnicas cualitativas en el marco de proyectos de investigación científica. En segundo lugar, con las características del objeto de estudio en sí mismo. Como ya se ha mencionado anteriormente, es reciente el estudio de la movilidad urbana desde perspectivas que se alejen de los clásicos estudios sobre tránsito, transporte, etc., y mediante técnicas cualitativas. Tal como menciona Gutiérrez al respecto (2010, p.9) “incorporar el espacio subjetivo de la experiencia y el sentido al transporte y la movilidad, es todavía difícil”⁴³.

Para una aproximación más satisfactoria al objeto de estudio mediante el uso de metodologías cualitativas, hubiera sido necesario un trabajo de campo más profundo, que permitiera mayor tiempo de acercamiento a los informantes y un uso de mayor diversidad de técnicas (análisis de fotografías, de los recorridos diarios, entre otras que pueden aplicarse al estudio de la movilidad urbana cotidiana).

Luego de esta breve introducción, se presenta el análisis de los datos recogidos en el desarrollo del trabajo de campo. Con fines solamente expositivos, la información se presenta organizada alrededor de ciertos ejes de análisis, no hay delimitaciones tajantes, pero se realizó de esta manera para facilitar la exposición y comprensión de los resultados.

4.4.1 – Motivos de los desplazamientos

El primer aspecto que podemos mencionar refiere a los motivos por los cuales las personas se desplazan por la ciudad. Esto comprende las actividades por las cuales las personas se desplazan dentro de la ciudad, tanto aquellas actividades que se realizan diariamente, como las que se realizan de modo frecuente.

⁴³ La autora plantea que esto se vincula a la importancia que ha tenido la dimensión de lo material en el análisis territorial y del transporte (Gutiérrez, 2010).

La principal actividad cotidiana que motiva desplazamientos cotidianos en todos los estratos socio - económicos es el trabajo. En tanto otras actividades como ir al médico, de compras, hacer trámites, visitar familiares, ocio y recreación, motivan desplazamientos frecuentes.

Para quienes no realizan actividades productivas remuneradas, las amas de casa por lo general, los desplazamientos diarios se reducen a un entorno próximo, no así los desplazamientos frecuentes, ya que por lo general se desplazan distancias más largas para la realización de otras actividades. En solo un caso, el trabajo se realizaba en el hogar, por lo cual los desplazamientos cotidianos también se realizaban en el entorno próximo y desplazamientos de mayor distancia para el desarrollo de actividades frecuentes.

Luego, la segunda actividad en importancia que motiva los desplazamientos tiene que ver con el cuidado de los niños: llevarlos a la escuela, al médico, a actividades recreativas, etc. También aquellas actividades relacionadas con las tareas del hogar: hacer compras, trámites, etc.

Esto es fundamental en la vida cotidiana de las mujeres de todos los estratos socio – económicos, y tanto de aquellas que trabajan fuera del hogar como de las que trabajan como amas de casa, ya que son las principales responsables del desarrollo de estas actividades, en las cuales los hombres desempeñan un rol más bien de colaboración o asistencia,

“Y... lo que es la gorda que lleva los niños a la escuela, sufre esos temas de los horarios pico, ella no toma el colectivo que pasa a las doce treinta y cinco, doce y cuarenta... recién tiene que esperar el otro colectivo que viene cerca de la una y los niños entran a la una y media, llegas casi quince, veinte minutos tarde... entonces tenés (no se entiende) tenés que viajar con chicos, más que nada la gente que viaja con los niños... eh niños chiquitos, de jardín, primer grado... el micro lleno, que los choferes para hacer un aguante te lo suben hasta que el colectivo no de más y van... eh... porque, como decirte, en esos horarios no hay un recorrido firme, y se mueve con

colectivos... mi señora, los va a dejar, vuelve y ya a la tarde si yo bajo a trabajar en colectivo los paso a buscar, me los traigo yo en colectivo, o baja ella otra vez...”
(Ángel⁴⁴, La Favorita)

“Si... soy yo la que voy y vengo, ya es el ritmo de todos los días, de lunes a viernes por lo menos... salir a cierta hora en la mañana, bueno mi marido se va más tarde, mi hija también que trabaja... la que sale primero de la casa soy yo, con los chicos que son los que entran primero a la escuela, y bueno... yo voy, vengo, así que soy yo, es la organización esa, en la mañana, al mediodía, a la tarde y a la noche... todos los días lo mismo” (Sol, El Challao)

Para los hombres tiene mayor importancia la movilidad vinculada al trabajo. En el análisis sobre los resultados de la EOD realizada en el Área Metropolitana Mendoza en el 2010, veíamos que los motivos por los que se desplazaban las mujeres eran más diversos que los de los hombres, y se proponía como explicación que esta movilidad con motivos más diversificados en las mujeres podía estar vinculada al rol en el hogar, donde es responsable de las tareas domésticas y reproductivas (Ver apartado 3.2.1.3). La información obtenida en este estudio, refuerza esa hipótesis.

Además, cabe mencionarlo ahora, pero se desarrollara con mayor profundidad más adelante, los desplazamientos relacionados a las actividades vinculadas con el cuidado de los niños, son los desplazamientos que requieren mayor planificación y organización con el entorno cercano.

Después, otra de las actividades que más desplazamientos motiva son las visitas a familiares, sobre todo, y también a amigos. Aquí podemos mencionar una diferencia entre las distintas áreas de estudio.

La mayoría de los entrevistados de La Favorita mencionó que su familia vivía en la misma zona, por lo cual los desplazamientos para visitar a la familia

⁴⁴ Los nombres de los informantes han sido cambiados para preservar la confidencialidad, tal como se pactó con los mismos al comienzo de las entrevistas.

se realizan en el entorno de la proximidad o en la misma zona de La Favorita, en palabras de una de las entrevistadas se evidencia esto, que es común a la generalidad,

“...llego de trabajar a mi casa y me quedo en mi mamá que vive a la vuelta...”
(Vanina, La Favorita).

En tanto que la mayoría de los entrevistados que viven en la zona Sanidad – Challao, mencionó tener que realizar desplazamientos a otros puntos de la ciudad para visitar a su familia,

“también para ver a mi familia, que no viven en el mismo lugar que yo...” (Laura, El Challao),

“por cualquier cosa que quiere hacer (...) tiene que si o si trasladarse (...) sobre todo también por la poca cantidad de gente que vive allá” (Manuel, Barrio Sanidad). [El entrevistado se refiere a todas las personas que habitan en la zona]

Entonces, en el caso de las áreas de estudio con localización periférica, se observa que en La Favorita la mayoría vive cerca de su familia, en tanto en la zona Sanidad – Challao, no. Esto puede estar vinculado a una mayor posibilidad de elección de los sectores medios y medios – altos del lugar de residencia. En el caso de los sectores socio – económicos bajos, en otros estudios sobre ciudades latinoamericanas se plantea que es una estrategia de reproducción de los sectores populares permanecer cerca de la familia y utilizar en mayor medida los recursos locales, en detrimento de la realización de largos desplazamientos por la metrópolis (Jouffe, 2011). Cabe mencionar, además, que al vivir más cerca de sus familiares por lo general realizan estos desplazamientos caminando.

Respecto al grupo de estudio con localización céntrica, se encontró que la mayoría también realiza desplazamientos fuera del entorno próximo para ver a su familia,

“...por ahí viajo a San Martín, en micro me voy para allá, me voy siempre una vez al mes me voy a San Martín, porque voy a visitar al abuelo de mis hijos...” (María, Escorihuela)

Esto puede estar relacionado al hecho de que la mayoría de las personas que viven en el asentamiento manifiestan haber vivido por muchos lugares de la ciudad antes de haber ocupado ese terreno para habitar, una trayectoria habitacional más inestable. Por lo cual, a diferencia de los entrevistados que habitan en La Favorita, tal vez no se movilizan las mismas estrategias en el uso de los recursos locales.

Otra parte de los desplazamientos es motivada por actividades que tienen que ver con la recreación y el ocio. Aquí, también destaca una diferencia entre los grupos analizados, esta diferencia se debe al distinto estatus socio – económico. Los vecinos de La Favorita y el asentamiento manifiestan no desplazarse demasiado por motivos de ocio y recreación. En tanto para los sectores medios, medios – altos, y sobre todo para los jóvenes de este grupo socio - económico, la movilidad por ocio y recreación es casi tan común como la que se realiza por obligaciones. Cabe destacar que los jóvenes de sectores medios, medios – altos no tienen hijos, a diferencia de los jóvenes de sectores bajos, por lo cual no poseen responsabilidades vinculadas al cuidado de niños.

“Los fines de semana... salimos al Parque, al Parque Central también, tomamos ese solo micro (por la línea tres) que nos lleva hasta allá y la Plaza Independencia también (...) Mucha salida no tenemos...” (Vanina, La Favorita)

“... no salgo mucho ni el fin de semana, ni nada... son muy pocos los lugares a los que vamos...” (Belén, La Favorita)

“... yo no salgo mucho al cine, ni nada de eso...” (Marta, La Favorita)

“Eh... llevar los niños a la escuela y el trabajo, y bueno por supuesto, ir al cine, salidas, visitar amigos, familia...” (Sofía, El Challao)

“Eh... por obligaciones, trabajo, facultad y para... por vida social, juntarme con gente...” (Pablo, Barrio Sanidad)

“... salir por ahí un rato al centro... pero la mayoría estar acá... por ahí mucho tiempo la casa no se puede dejar sola acá por la inseguridad (...) Y los fines de semana... una que no se puede dejar mucho tiempo acá sola, así que tratamos de no salir, si salimos, salimos en un auto por ahí a un baile y si no nos juntamos en la casa de unos amigos, unos primos de acá siempre...” (Eduardo, Escorihuela)

Aquí también podemos encontrar algunas similitudes con estudios realizados para otras ciudades latinoamericanas, en los cuales se comprueba las menores posibilidades de desplazamiento de los sectores de menos recursos para realizar actividades relacionadas con el ocio y la recreación (Jirón, 2009b).

4.4.2 – Medios de desplazamiento

Otro de los ejes para exponer la información refiere a los medios utilizados para desplazarse dentro de la ciudad. Existen diversos medios a pie, en bicicleta, moto, colectivo, auto, etc.

En primer lugar cabe destacar que hay un uso generalizado de medios motorizados, tanto público como privado, para la mayoría de los desplazamientos, en todos los entrevistados.

Los desplazamientos a pie se realizan por lo general en el entorno de la proximidad para algunas actividades. Los vecinos del asentamiento son quienes más actividades pueden realizar a pie: ir al centro, llevar los chicos a la escuela en algunos casos, incluso también ir al trabajo en algunos casos. Los vecinos de La Favorita la mayoría de los desplazamientos que realizan a pie en el entorno próximo tienen que ver con visitas a familiares, como ya se mencionó, porque para la gran mayoría de las actividades restantes deben desplazarse y utilizan el colectivo. Para los vecinos del área Sanidad – Challao, la realización de la mayoría de las actividades también les implica desplazarse largas

distancias, para lo cual es generalizado el uso del automóvil, en el caso de un solo joven se registró el uso de colectivo, por lo cual, el factor determinante en el acceso al tipo de medio en este último caso es la edad y no el estatus socio – económico.

Entonces, en un contexto generalizado de desplazamientos en los que se recorren importantes distancias en medios motorizados, lo distintivo es el tipo de medio motorizado al que acceden los diferentes sectores socio – económicos.

Para los sectores de menos recursos es altamente generalizado el uso del colectivo (Favorita y Escorihuela), sólo algunos poseen acceso a un auto o a una moto. Para los sectores medios, medios – altos es generalizado el uso del automóvil particular, como excepción para algunos casos el taxi, y como ya se mencionó, un solo caso de un joven que usa el colectivo. Además, en el caso de los sectores medios, medios – altos se registra en la mayoría de los casos la posesión de más de un automóvil por grupo familiar.

“Siempre micro, voy y vengo en micro...” (Marta, La Favorita)

“... nosotros lo hacemos en auto, mi señora y yo en auto, tenemos dos autos, así que nos manejamos con auto los dos...” (Manuel, Barrio Sanidad)

“...nosotros hemos notado también que en la zona donde vivimos cada vez hay más autos...” (Manuel, Barrio Sanidad)

“Auto... solamente, siempre...” (Laura, El Challao)

“En colectivo, caminando o en moto” (Norma, Escorihuela)

En el acceso al uso de automóviles aparecen entonces como factores determinantes el estatus socio – económico y también la edad. Es muy importante además mencionar una diferencia en el acceso a medios motorizados propios que establecen el estatus socio económico y el sexo, todas las entrevistadas de sectores medios, medios – altos tenían vehículo particular,

mientras que ninguna de las entrevistadas de sectores de bajos recursos poseían vehículo particular, y para el uso de medios motorizados dependían de su pareja, por no ser propietarias del bien y por no saber manejar.

Los hombres de estratos socio – económicos bajos alternan en lo cotidiano, de acuerdo a los recursos disponibles en el momento, el uso del colectivo con el uso del medio motorizado propio en el caso de que lo posean, ya sea automóvil o moto.

“Eh... la moto... y el colectivo... para moverme (...) La moto es de mi novio... Entonces, si él trabaja yo no puedo andar... no le puedo pedir que me traiga o que me lleve... es cuando está desocupado y si tiene nafta (Risas)” (Belén, La Favorita)

“Anti - económico para mi es el auto, pero por ahí lo ocupo más que nada porque gano en tiempo... eh y por ahí, por mi oficio que es albañil, el tiempo es el que te vale para hacer changas en estos laburos, y si no, es colectivo...” (Ángel, La Favorita)

“Auto... tengo auto... con el auto voy y vengo para todos lados (Risas) porque es lejos, dentro de lo cerca que es el centro, pero es a trasmano allá arriba, entonces me es más cómodo el auto...” (Sol, El Challao)

“Y yo gracias a Dios, que trabajo no me está haciendo falta y me he comprado una motito y ando con la motito para todos lados, es más sencilla, más económica también... nafta llenas el tanque y puedes estar andando, yo como te digo, yo como la utilizo más que nada para ir a trabajar... le lleno el tanque y uno puede andar tranquilo... (...) mi señora la moto, mi señora no maneja... (...) de acá a la casa de mi vieja si la puedo llevar, pero si es un poquito más, prefiero que se tome un colectivo...” (Eduardo, Escorihuela)

Para algunas entrevistadas de sectores medios, medios – altos, se resalta como un importante cambio reciente la posibilidad de haber accedido a un auto en los últimos años y dejar atrás el uso del colectivo,

“Ahora tengo auto... pero hasta el año pasado en colectivo... nada, era una sola línea de colectivo la de mi barrio, entonces me tomaba ese colectivo... nada, ahora en auto (...) Lo máximo (Risas) lo máximo tener un auto...” (Antonella, Barrio Sanidad)

“El auto... me manejo en auto, bueno, antes el colectivo, ahora tengo el auto y en auto (...) Para mí es una comodidad por los tiempos, como más rápido a todos lados, es más cómodo... eh... y no tengo que estar esperando el colectivo...” (Romina, El Challao)

Este acceso a vehículos propios otorga una gran libertad en los desplazamientos para las mujeres de sectores medios, medios – altos, en contraposición a las mujeres de estratos bajos.

Además, si consideramos lo que mencionábamos anteriormente respecto a que son las mujeres de todos los estratos las mayores responsables de los desplazamientos vinculados al cuidado de los niños y las tareas del hogar, podemos decir que son las mujeres de estratos socio económicos bajos quienes más padecen las problemáticas de viajar en transporte público,

“Todo en colectivo (...) Molesto (Risas) porque mis hijos son molestos (Risas) No, viajo nomás con uno, con él que va a la fonoaudióloga nomás, porque por ahí no hay asiento y la gente no te da el asiento para los niños, es muy raro que alguien te dé el asiento, así que me llevo el que va al médico nomás, y hacemos el trasbordo...” (Vanina, La Favorita)

“Y ahora... en realidad ahora en mi estado, estado de embarazo, tengo que organizarme en los horarios donde no haya tanta gente en el micro, entonces hay una franja que desde las nueve y treinta hasta las doce, que yo sé que no hay tanta gente en el micro, entonces no se llena, porque por ahí me asfixio un poco si hay mucha gente, viste, y para no esperar tanto los micros, viste...” (Marta, La Favorita)

“Y... lo que es la gorda que lleva los niños a la escuela, sufre esos temas de los horarios pico...” (Ángel, La Favorita)

“...más que nada mi familia tenemos el hecho de mis sobrinos que van al colegio, y ahí si yo le cuido los sobrinos a mi cuñada, a mi hermana... tiene que ir con uno, mejor viajar con uno que con tres... tiene 3 hijos y uno es chiquitito, entonces cuidamos a uno, se queda con nosotros, sale con los otros... para que no se le pierda ninguno en el camino...” (Marta, La Favorita)

“...por ahí tengo que ir parada con mis hijos (...) Por ahí... me cansa ir a la escuela todos los días viste, que tengo que dejarla a la nena o por ahí llevarla... me cansa en realidad, todos los días en micro ir y volver...” (María, Escorihuela)

Entonces, aparecen como factores determinantes en el acceso y posibilidades de uso de los medios motorizados: el estatus socio económico, la edad y el sexo.

4.4.3 – Experiencias de movilidad

El acceso diferenciado al uso de medios motorizados, privados o públicos, es uno de los factores determinantes en las distintas experiencias de movilidad, componente clave en las vivencias de desigualdad en la ciudad (Jirón 2007, 2009,a,b, 2010).

Para referir a las experiencias en la movilidad, la información se estructuró en algunos ejes considerados más sobresalientes: comodidad, duración del viaje, costos, seguridad, dificultades y problemas más comunes, y otras valoraciones.

En cuanto a las valoraciones de los viajes en relación a la comodidad, introduce diferencias importantes el uso de los distintos medios motorizados.

Los viajes en colectivo son incómodos para todos los usuarios. La incomodidad se relaciona, fundamentalmente, con la gran cantidad de gente que se desplaza en horas pico: ir al trabajo, salir del trabajo, horarios de las escuelas fundamentalmente. Esto hace que se viaje muy apretado, incómodo, con malos olores, que los colectivos no frenen en las paradas.

“... va muy lleno, va mucha gente, van niños, el horario de la escuela, los niños de la guardería... que sé yo, se sientan todos los grandes y los niños quedan parados... el micro por ahí va muy rápido porque llega tarde, es incómodo, estamos todos apretados... (...) los olores del micro, todo... me he cansado...” (Vanina, La Favorita)

“... pero se viaja siempre apretado, siempre con algún problema... cuando estaba embarazada no te daban nunca el asiento, viste... complicado y mal... y a veces no podés llegar a horario, porque pasan cada media hora y si pasan cada media hora a veces pasan llenos y a veces no te paran...” (Valeria, La Favorita)

“...el tema de que hay mucha gente, demasiada gente...” (Marta, La Favorita)

“... si el problema, y que eso es lo que más me molesta que es lo que no me gusta de viajar en el colectivo es que se juntan unos olores... es lo que no me gusta... que es por el único motivo que no me gusta viajar en el micro... es más, a mí se me hace re largo el viaje...” (Carmen, Escorihuela)

“...Y la incomodidad de a lo mejor cuando viajás, y que sé yo, el asiento... que no a mí, sino que suben personas mayores o mamás con hijos, y tenés que decirles: un asiento para la señora...” (Sara, Escorihuela)

En contraste, los viajes en auto son cómodos para todos los usuarios. El desplazamiento en el vehículo propio es valorado como muy cómodo, a pesar de los problemas en el tránsito. Todos los entrevistados manifestaron que existen en la ciudad importantes problemas vinculados al estado actual del tránsito, pero como se mencionara más adelante esto también afecta a los usuarios de otros medios. Además para los usuarios del automóvil, hay una gran valoración de la comodidad asociada al uso del tiempo.

“Como te digo... nosotros lo evaluamos, a nivel costo económico y a nivel costo de comodidad... para nosotros tener un auto no es ni siquiera una inversión, nada, es simplemente una comodidad, para mí es una herramienta de trabajo fundamental (...) nos movemos con mucha libertad...” (Manuel, Barrio Sanidad)

“... en el caso mío es comodidad ¿No cierto? porque viviendo lejos o un poquito alejado del centro, el auto me facilita mucho en tiempo, si tuviese que utilizar el transporte público, que hay, que pasa por la puerta de mi casa incluso... pero perdería muchísimo más tiempo en cada trayecto...” (Laura, El Challao)

“Auto... tengo auto... con el auto voy y vengo para todos lados (Risas) (...) Y... barato no es, por supuesto que es más barato moverse en colectivo... pero es la comodidad, el tiempo... sobre todo el tiempo...” (Sol, El Challao)

“Para mí es una comodidad por los tiempos, como más rápido a todos lados, es más cómodo... eh y no tengo que estar esperando el colectivo, bueno... demás y eh... bueno el tema del tráfico por ahí es medio complicado por ahí, pero... es cómodo para mí... desde que tengo el auto es una comodidad...” (Romina, El Challao)

“Lo máximo (Risas) lo máximo tener un auto... nada... es libertad, es tiempo... eh... sobre todo porque el servicio de colectivo de mi barrio es muy malo... entonces por ahí nunca sabes a qué hora puede venir, puede ser hoy, mañana... el coche, nada, sabes que esta cuando lo necesitas... es muy diferente, a nivel de calidad de viaje es diferente...” (Antonella, Barrio Sanidad)

Conjuntamente, todos los entrevistados de la zona Sanidad – Challao, destacan como un componente fundamental en la comodidad para realizar desplazamientos, la existencia de vías de accesos rápidas,

“(...) han hecho varias vías de entrada al centro, o del centro hacia el barrio, que me parece que eso ha ido aliviando, porque hay una entrada... para los que van más al norte digamos, al noroeste que es lo que sería el Challao o los barrios que están más en la bajada de Regalado Olguín toman justamente por Regalado Olguín, tanto para subir como para bajar (...) Esta la subida de la Universidad Nacional de Cuyo que ahora han implementado poner una doble línea en la Av. Champagnat que es la de allá arriba para evitar que se metan, creo que es para evitar tanto tránsito por la Universidad que me parece perfecto... pero es una vía que para subir todavía se puede usar, que alivia la entrada por el Parque ... Y aparte, tenés otra entrada que es la que sube por el barrio SUPE ... que está por el puente Baigorria, creo que se

llama... entonces tenés cuatro accesos y cuatro bajadas, que eso aliviana un poco... yo no veo inconvenientes...” (Manuel, Barrio Sanidad)

“...un circuito... muy privilegiado en un punto (...) Porque hay muy pocos coches... o hay muchas... a ver... la Champagnat es una avenida grande, es fácil de transitar... no está llenísima de autos, por lo menos hay un caudal de autos normal para la Avenida que es... está bien señalizada... qué se yo, como está el Dalvian ahí hay como seguridad... por lo menos, a mí también nunca me da miedo andar por ahí y es rápido, rapidísimo... Entonces, sí, es privilegiado...” (Antonella, Barrio Sanidad)

“... es una avenida bastante cómoda digamos, el trayecto se hace muy rápido, porque la Champagnat es cómoda...” (Laura, El Challao)

“...el acceso que tenemos del Challao al microcentro es bastante piola... yo creo que es uno de los más fluidos que hay en este momento para llegar al centro...” (Sofía, El Challao)

Los tiempos que insumen los desplazamientos, son una dimensión fundamental en la valoración del desplazamiento. En este aspecto, el acceso a colectivo o automóvil marca también una significativa diferencia.

Los viajes en colectivo son vividos como demasiado largos por todos los usuarios, tanto por la duración del viaje en sí, como por lo que implica previamente: salir una hora, hora y media antes de la casa para poder tomar el colectivo y llegar a tiempo a los lugares.

Además, en cuanto a la posibilidad de llegar a tiempo a los lugares, todos los usuarios de colectivo padecen un alto riesgo de no llegar a tiempo a destino por las demoras del servicio, ya sea porque pasa lleno y no se detiene en la paradas a levantar pasajeros, porque se rompe, por los problemas en el tránsito, etc.

“Y... como siempre, acá una cola larguísima, también me levanto temprano, media hora tengo en hacer la cola... por ahí sube una cierta cantidad de gente porque va muy lleno el micro (...) Muy largo... por ahí cómo se llama, hay que aguantar los

colectivos llenos, vamos muy apretados, los colectiveros también van enojados...”
(Vanina, La Favorita)

“...a veces no podés llegar a horario porque pasan cada media hora y si pasan cada media hora a veces pasan llenos y a veces no te paran... Y en la noche, doble, es peor, pasan cada 40 minutos, o sea se va disminuyendo la frecuencia (...) En la mañana tomar el colectivo es terrible, tengo que salir una hora y media, dos horas antes, para poder llegar... con el tema del colectivo en la mañana es terrible...”
(Valeria, La Favorita)

“...y los días domingos en cuanto a los micros ¡Sí! los micros por ahí se demoran...” (Ramón, La Favorita)

“Y... como te decía... el colectivo es un trastorno... eh... acá... acá más que nada en este lugar porque... porque no podés contar con llegar a tiempo a ningún lado, siempre o están llenos o no pasan a horario... en ese sentido es bastante traumante [sic] (Risas) tomarse un colectivo, terminas como muy alterado, más cuando lo haces todos los días... es como bastante feo diría yo...” (Belén, La Favorita)

“...los horarios del micro que no pasa nunca (...) sería la frecuencia del micro del barrio, por ahí también el hecho de que no te alcanzan en algunas paradas del centro, ni siquiera en horario pico porque no existe el horario pico, tenés horario pico todo el tiempo desde la mañana hasta la noche, entonces eso te dificulta un montón, porque vos tenés que planificar tu salida con una hora y media de anticipación... porque siempre te puede pasar algo en el trayecto... tenés que esperar demasiado el micro... tenés que... o te lo tomas de toque o tenés que esperar 40 minutos... tomarme otro que no te lleva y caminar...” (Marta, La Favorita)

“Mira, siendo el colectivo de acá del barrio vos tenés un horario para salir, mejor dicho, tenés un horario en el que tenés que estar sí o sí, porque es mucha la cantidad que viaja de gente.... una sola línea no da abasto para toda la población que hay acá en La Favorita, entonces vos te tomás un colectivo en la entrada del barrio, que ya viene con gente por los barrios nuevos que han hecho más abajo, eh... y a dos paradas más ya no tenés colectivo, entonces tenés que siempre estar jugando con eso, se atrasa un colectivo hace que vos llegues tarde al trabajo...” (Ángel, La Favorita)

“Y es raro... es raro porque implica salir una hora y media antes a cualquier lugar que quieras llegar [sic] porque no tiene horarios fijos, tenés que irte a la parada y esperar que pase... te forma una disciplina de salir una hora y media antes a todos los lugares a los que vayas, cosa que esta buena y no tan buena... cuando llueve y hace frío irte una hora y media antes no está bueno (...) eh... no llegar a tiempo a los lugares... por ejemplo tenés que salir a la mañana a trabajar y el micro no pase y llegar tarde al trabajo, y tenés un jefe que no le importa si el micro pasó o no pasó, importa si llegaste a tiempo o no a trabajar... eh... entonces ese es un problema (...) a veces necesitas dos, tres horas que pasa el micro y no podés tomarte ninguno... ese es el mayor problema...” (Pablo, Barrio Sanidad)

“... pero a mí me jodía mucho el tema de esperar el colectivo, una vez que te subís no es tan malo... chau, pagaste, si podes te sentás, si no podes vas parado... no pasa nada, es un ratito... el grave problema es esperar el colectivo... esperar, que no sabés cuándo va a pasar, y se te hace la hora de entrar y el colectivo no viene, es súper desesperante... a mí me pasaba sobre todo a la vuelta... porque vivo acá en El Sanidad, los chicos salen a las doce y media de la escuela y eran las doce y diez y yo seguía esperando el colectivo y a las doce y veinte pasaba uno y no me levantaba porque venía lleno, y empezaba entonces como loca a buscar un taxi y a pensar si me convenía irme caminando... bueno, súper desesperante, todo el momento de la vuelta era insoportable... entonces eso, saber que salís y está el coche y que en cinco minutos estás en la escuela, como esa previsibilidad, es como lo mejor me parece... después bueno, no sé, no está mal el colectivo para mí el problema es ese del colectivo, que no es predecible... si vos supieras horarios y eso se cumpliera... ya está...” (Antonella, Barrio Sanidad)

En contraposición, es altamente valorado por los usuarios del automóvil la posibilidad de desplazarse rápidamente por la ciudad y, como ya se mencionaba anteriormente, las posibilidades de uso del tiempo se valora como una de las mayores comodidades que otorga la movilidad individual.

“... tener una independencia de manejar nuestro tiempo de otra manera...” (Manuel, Barrio Sanidad)

En estas valoraciones respecto al uso del tiempo que otorga el automóvil, cabe contraponer lo que mencionaba un entrevistado en relación a las implicancias de usar el colectivo,

“Levantarme temprano para ir a esperar el micro porque no sabes a qué hora pasa... entonces levantarse muy temprano, dos horas, dos horas y medias antes de entrar al trabajo, yo me levanto, me baño y salgo a la parada, estoy esperándolo lo que lo tenga que esperar... cosa que significa que si pasó rápido llegue una hora antes al trabajo, o sea, si de casualidad paso rápido llegue una hora antes al trabajo y capaz te quedás en la vereda esperando que abra y entrás, o pasó lento, o sea, se tardó y llegaste bien... después de ahí en más significa salir del trabajo y estar constantemente con los micros (...) implica estar moviéndote todo el día en micro y estar dependiendo todo el día de que pase... estas dependiendo todo el día de otra persona que no sos vos, eso para mí es lo más significativo...” (Pablo, Barrio Sanidad)

En cuanto a la seguridad en los desplazamientos se consideraron dos dimensiones. Por un lado, la seguridad vinculada a la posibilidad de padecer un hecho delictivo desplazándose por la ciudad. Por otro lado, la posibilidad de sufrir accidentes viales.

Respecto a lo primero, por lo general no hay temor a desplazarse por la ciudad, sólo en algunos casos se hizo referencia a la necesidad de afrontar ciertos temores por la necesidad de desplazarse,

“... por ahora no podés ir ni segura arriba del micro, pero bueno, tenés que andar, no podés andar con miedo, si tenés miedo no vas a salir de tu casa, si vos viste todo lo que pasa ahora... Así que si vas caminando, vas en micro, de cualquier manera te puede pasar algo... Yo no le tengo miedo, yo voy igual... a las cinco, cuatro de la mañana si voy al hospital o algún lado, o tengo que salir, salgo de emergencia o qué sé yo... tengo que andar... ando...” (María, Escorihuela)

“Y por ahí viste... te da, andar en auto tenés mucha inseguridad, es peligrosa la calle, el tránsito es mucho... pero bueno, hay que salir y hacerlo, no queda otra...” (Sol, El Challao)

Por otro lado, la percepción de que ciertos sectores de la ciudad son más peligrosos para circular, es más frecuente en los sectores medios, medios – altos,

“...evitamos los dos extremos, tanto la subida por Godoy Cruz como por Las Heras, las evitamos después de cierto horario. Si estamos en Las Heras y tenemos que subir no subimos por aquella por una cuestión de que pasas por barrios que si te arriesgás y yo tengo nenes chicos, prefiero perder más tiempo, involucrarme al centro que a esa hora no hay tránsito y subir por el Parque... que el Parque... hay varios controles ahora que le hacen a los taxis que un poco de seguridad te dan...” (Manuel, Barrio Sanidad)

Además, para los sectores medios, medios – altos hay algunas preocupaciones relacionadas a la protección de sus bienes de hechos delictivos,

“... sí, me da un poco de miedo andar por zonas que no conozco... eh... por el tema también del auto, de que me puedan hacer algo por robarme el auto... como también tener que buscar siempre estacionamiento seguro para dejar el auto...” (Romina, El Challao)

Los usuarios del colectivo por lo general, destacan la posibilidad de desplazarse sin temor a padecer algún hecho delictivo,

“...nunca me he subido a un micro y me han robado, nunca me he subido a un trole y me han robado, nunca... el tema de seguridad, no he tenido ningún problema...” (Carmen, Escorihuela)

“...nunca me ha pasado nada, nunca he visto un robo, nunca han robado algo (...) Para mí es seguro porque voy en la mañana, y siempre voy con alguien conocido, por ejemplo mi papá o mi hermano se van todos a esa hora y siempre me encuentro con tres o cuatro más... nos vamos siempre acompañados...” (Vanina, La Favorita)

En relación a los accidentes viales, es notable como la posibilidad de sufrir algún accidente vial es algo muy significativo para los vecinos de La

Favorita. Muchos tuvieron accidentes viajando en la línea de la zona, o saben que les sucedió a otros, o tienen temor de que les suceda,

“...una sola vez tuve un accidente en un colectivo, fue leve, tampoco fue muy grave, pero se viaja siempre apretado, siempre con algún problema...” (Valeria, La Favorita)

“... el micro por ahí va muy rápido porque llega tarde, es incómodo, estamos todos apretados... tampoco es seguro porque por ahí los choferes que pasan rápido, el otro día que chocó el micro ¡Y siguió! Yo iba con el celular y ¡Tuc! (inclina la cabeza hacia el costado) me hizo el cuello...” (Vanina, La Favorita)

“Y el tema de que hay mucha gente, demasiada gente, los horarios del micro que no pasa nunca... como el peligro también de que hay mucha gente en el micro, entonces el chofer a veces llena demasiado y no ve para ningún lado, y vas todo el tiempo en peligro de que haya un accidente...” (Marta, La Favorita)

En cuanto a los costos que implican los desplazamientos, encontramos importantes diferencias según el estatus socio – económico respecto a las valoraciones sobre los costos de desplazarse en los distintos medios.

El colectivo por lo general es percibido como un medio económico para los vecinos de La Favorita y el Barrio Sanidad, no así para los vecinos del asentamiento a quienes se les dificulta más abonar los pasajes, sobre todo si se requiere viajar con la familia.

Es valorado positivamente por todos los usuarios el trasbordo gratuito implementado en conjunto con el último aumento, sobre todo por los vecinos de La Favorita para quienes la mayoría de los viajes implica tomar dos colectivos.

“Y mucho no gasto, cinco pesos nomás porque hago el trasbordo...” (Vanina, La Favorita)

“.. lo del trasbordo, te ayuda mucho entonces no es tan caro, pero bueno, si es un gasto a veces, pero no es tan caro en relación a eso de que podés hacer trasbordo, entonces aprovechas...” (Marta, La Favorita)

“Es más rápido, es mejor pero... pero... y es económico, eso son los valores que yo le veo... que es económico y que quieras que no, si tuvieras que irte caminando llegarías mucho más tarde, tendrías que salir mucho antes...” (Pablo, Barrio Sanidad)

“Una que está más caro ¡Buena! Sí, está re caro, porque encima yo tengo mis dos hijos que ya son grandes ya y van a la escuela y pagan el boleto... y por ahí son, por ahí cuando tengo que ir a ver a mi mama me tomo dos micros de ida y dos micros de vuelta... bueno ahora está el trasbordo, pero por ahí tenés que tener tarjeta diferente para hacer el trasbordo...” (María, Escorihuela)

“el micro para nada es barato, yo subo con los tres chicos y tengo que pagar diez pesos... tengo que pagar diez pesos, porque sale dos con cincuenta cada micro, si vamos los cuatro tengo que pagar sí o sí los diez pesos... porque para colmo te los hacen pagar a los diez pesos... no te van a regalar boleto si pasas con los niños (no se entiende) ¿Entendés? Yo tengo que pagar el pasaje, si yo viajo en micro tengo que tener diez pesos ¿Entendés? Y acá todos tienen más de tres niños... me parece que soy la que menos tiene... acá todos tienen tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho, nueve, diez... Toda la gente tiene muchos hijos acá... vos no te das una idea, es más, me parece que se han comprado tele hace poco... impresionante... en este tema de los micros, el tema es que es caro el micro... vos decís no, pero si es caro, yo... con lo que han hecho ahora del trasbordo se me hace más accesible...” (Carmen, Escorihuela)

“... gracias a Dios con el tema este de los trasbordos... se hace más accesible a uno, porque a dos cincuenta que está el pasaje, llevar la familia, cuatro ya son diez pesitos y...” (Eduardo, Escorihuela)

“Y... nos arreglamos... no... Como te puedo explicar... y si mi marido tiene que cargar la tarjeta todas las semanas... ponele cincuenta pesos le carga y con eso tiras y el fin de semana... pero bueno, es plata que también tenés que contar para... o sea fuera del sueldo que podemos ocupar en la casa... tenemos que contar con una plata que es aparte para los abonos” (Sara, Escorihuela)

En cuanto a los que poseen medios motorizados propios, se pueden mencionar dos distinciones respecto a las percepciones sobre los costos.

Para las personas de sectores socio económicos bajos que poseen medios motorizados, se perciben como muy caros los gastos de combustible y mantenimiento.

“Anti - económico para mí es el auto, pero por ahí lo ocupo más que nada porque gano en tiempo... eh y por ahí por mi oficio que es albañil, el tiempo es el que te vale para hacer changas en estos laburos, y si no es colectivo (...) es anti - económico porque anda en nafta, no lo tengo a gas, con gas vos haces un promedio de gasto semanal de 40 mangos... yo con este (señala hacia afuera donde está el auto) son un promedio de 30 pesos, entonces se nota... se nota el gasto y por ahí, como te digo, siempre ganás en tiempo, llegás temprano a tu casa, sí te comés por ahí el despelote que son, que es el centro, los horarios pico te metés al centro y rabiás, así que por ahí siempre evitas eso viste, tomas otros caminos, vas directo, pero mayormente yo me estoy moviendo con tema colectivo, y con colectivo perdés tiempo...” (Ángel, La Favorita)

“...las calles, algunas están molidas y por ahí hay muchos vidrios tirados en la calle, con las pinchaduras de las motos, que ahora los gomeros te arrancan la cabeza... es mejor comprarse un equipito para tener para emparchar, un equipito, un compresor chiquito que conecta el motor de la batería y emparcharlo... porque vas a la gomería y te arrancan la cabeza... antes un pinchazo estaba en cinco pesos ¡Ahora te cobran veinticinco, treinta mangos! Si son dos pinchaduras, aparte tenés que desarmarla vos... porque ya no es como si te la desarman ellos, no, la desarma uno y encima te arrancan la cabeza (...) La nafta también, está cara, y eso que yo tengo una motito chiquita y es económica...” (Eduardo, Escorihuela)

Para los entrevistados de los sectores medios, medios – altos que poseen vehículos, los gastos de combustible y mantenimiento son percibidos como poco significativos, aun siendo importantes sumas monetarias mensuales, por las comodidades y las posibilidades de uso del tiempo que otorga el vehículo particular.

“... me imagino que es más caro andar en auto que en colectivo, pero en taxi sería mucho más que en auto porque son distancias no tan cortas, así que... en balance, me parece que conviene el auto...” (Laura, El Challao)

“lo máximo (Risas) lo máximo tener un auto... nada... es libertad, es tiempo... eh... sobre todo porque el servicio de colectivo de mi barrio es muy malo... entonces por ahí nunca sabés a qué hora puede venir, puede ser hoy, mañana... el coche, nada, sabés que está cuando lo necesitas... es muy diferente a nivel de calidad de viaje es diferente (...) notablemente más caro andar en auto, la nafta, el seguro... es más caro, yo estoy gastando como mil pesos entre el seguro y la nafta...” (Antonella, Barrio Sanidad)

“... desde que tengo el auto es una comodidad... los costos se me sumaron muchísimo a partir del auto, por el tema de nafta, seguro y todo lo que implica el auto... eh... pero bueno...” (Romina, El Challao)

“y... barato no es (...) pero es la comodidad, el tiempo... sobre todo el tiempo...” (Sol, El Challao)

Podemos decir que las valoraciones respecto de los costos que implican los desplazamientos y el acceso a los distintos medios motorizados, manifiestan fuertes desigualdades entre las posibilidades de los distintos sectores socio – económicos de desplazarse por la ciudad.

4.4.4 – Problemas y dificultades

Otra de las dimensiones para el análisis tiene que ver con las dificultades y los problemas más comunes con los que se encuentran las personas al desplazarse por la ciudad.

Las dificultades más generalizadas en los desplazamientos, para los usuarios de todos los medios, tienen que ver con la situación actual del tránsito en la ciudad (Ver apartados 1.3 y 3.2.2), con la gran cantidad de personas y autos circulando por la ciudad,

“Bajar del colectivo y tener cuidado con los autos... Últimamente... eh... uno tiene que mirar para todos lados... yo que soy medio cieguito... Pero hay calles que no sé, personalmente, son muy peligrosas... no digamos que es el Gran Buenos Aires (Risas)” (Juan, La Favorita)

“... dentro de la ciudad, es lo que es el tráfico, que estén todos locos, que se escuchen bocinas por todos lados... ese para mí es un problema...” (Pablo, Barrio Sanidad)

“... meterte al pleno centro te acelera...” (Ángel, La Favorita)

“La falta de respeto en el tránsito... mucha falta de respeto de ambos, tanto del colectivo, como de las personas que andan también en la calle... o sea, mucha falta de respeto, no respetan las señales... tanto el micrero, que por ejemplo está bajando una señora y ahí nomás ya quiere arrancar para agarrar el semáforo en verde... o sea, el respeto... yo voy con las nenas a la escuela y en vez de dejarte pasar, porque yo llevo catorce niños a la escuela aparte de mi nena, somos dos mamás que llevamos catorce niños a la escuela... sabiendo que hay un montón de niños por cruzar, en vez de pararte y darte el paso... no... tenés que esperar que pasen todos ellos y recién vos poder pasar...” (Sara, Escorihuela)

Entonces, los problemas actuales del tránsito afectan negativamente los desplazamientos de todas las personas.

Para los usuarios de medios motorizados propios, moto y automóvil, de todos los estratos socio – económicos, surge como muy problemático el hecho de manejar por la ciudad y conseguir estacionamiento en el centro,

" ahí lo que es bajar en auto es por ahí como te decía los horarios pico son los que más te complican, que como decirte... para poder salir al acceso, alguna de las calles importantes para salir a Guaymallén, ponele, que yo voy para allá... si te pasaste de las siete y media de las mañana tenés taco, y eso te atrasa, más que nada cuando tenés que cumplir horario en el trabajo y eso son mayormente las dificultades, y otra, como maneja la gente... vas a la defensiva todo el día... meterte al pleno centro te acelera, tenés que ir viendo el que se te cruza, el que acelera, el que te frena... todos

los problemas que hay al volante acá en Mendoza... como se dice que acá se maneja más o menos mal eso lo ves en cada esquina” (Ángel, La Favorita)

“Me parece que el tránsito que en la ciudad de Mendoza se ha incrementado, y por lo tanto, complicado mucho en los últimos años... para hacer la misma distancia que hace 5 años uno necesita más tiempo... este... los semáforos... la cantidad excesiva de semáforos que hay también hace que el tránsito sea más lento... necesito más tiempo que antes para llegar a los mismo lugares...” (Laura, El Challao)

“... si es verdad que en auto es un bajón ir al centro... un bajón, estás tres horas para estacionar, conseguís estacionamiento carísimo y tenés un montón de pibes que o te lavan el auto o solamente te indican cómo hacer y ya les tenés que dar plata (Risas) es como insoportable (...) es un pernazo ir al centro... nunca tenés por donde pasar... las calles son un quilombo siempre, la ciudad es chiquita pero para llegar de acá a acá tenés que hacer unas vueltas enormes porque todo está prohibido (Risas) no se puede doblar por ninguna parte... entre el tema de las vías que ya no se puede doblar, el tema de las vías que te cortan hoy la ciudad, porque hay un montón de partes en las que vos no podés pasar... y... y bueno y eso, que es muy complicado el tránsito... a veces estás mucho, mucho tiempo para llegar al lugar que a lo mejor podría ser más simple... eso es un bajón, después estacionar es un bajón... ¡Bueno! La ciudad es eso ha crecido mucho y ha crecido mucho para arriba, no ha crecido para los costados... entonces obviamente tenés seis veces los autos que habían hace diez años y eso se nota, pero se nota una barbaridad... a veces no podés estacionar ni en una playa, vas a una playa está llena el cartel de lleno, vas a otra playa el cartel de lleno... o sea, está muy difícil, pero también es como obvio que iba a pasar... o sea si tiras una casa vieja y haces un edificio de setenta departamentos... entonces tenés setenta autos que los tenés que meter en alguna parte... me parece que eso no se pensó nunca, entonces, es eso, está lleno de coches... lleno, llenísimo y es intransitable...” (Antonella, Barrio Sanidad)

“El tránsito, el tránsito que es una locura, es lo único... es lo que más te mortifica en el ir y venir, que no tenés donde estacionar, donde estar, donde ponerlo... la doble fila y bueno, la cantidad de vehículos, muchísimos en el centro...” (Sol, El Challao)

“... hay algunos que otros que son medios locos para manejar ¡No! hay que tener cuidado, en una moto... yo con una moto, tengo un respeto... yo ya he tenido un accidente (...) Acá siempre hubo muchos controles, lindo, pero las calles por ahí... en el centro, es imposible, es mejor salir caminando al centro... porque... para un auto capaz que puede ser más fácil encontrar estacionamiento, pero una moto hoy en día la dejas en el centro, con candado, sin candado, fuiste... es mejor salir caminando para ir al centro, pero para trabajar es exclusivamente la moto y como te digo, hay que llevarla, ir despacio... no, no es un juguete la moto...” (Eduardo, Escorihuela)

En un solo caso era valorada de forma muy positiva la comodidad de desplazarse en automóvil, por lo cual los problemas relacionados a manejar se percibían como algo menor,

“... o sea, no noto... no es un stress pero ni cerca tener que venir, moverse hasta acá o viajar para allá en absoluto, nada...” (Manuel, Barrio Sanidad)

Para los usuarios del transporte público, las dificultades y problemas más frecuentes se relacionan con el mal funcionamiento del servicio de colectivo: la extensa duración de los viajes, la posibilidad de que se rompa, la posibilidad de que pase lleno y no se detenga en la parada a recoger pasajeros, la impuntualidad en las frecuencias, el hecho de viajar en unidades demasiado llenas en horarios pico, los pocos lugares donde cargar RedBus, entre otras dificultades que ya han sido mencionadas.

Entonces, el modelo actual de movilidad (Ver apartado 1.3) afecta los desplazamientos de todas las personas por la ciudad. Para los usuarios del transporte público, a los problemas en el tránsito se suman un conjunto de problemáticas vinculadas a la mala prestación del servicio.

Podemos afirmar que los usuarios del transporte público, por lo general los sectores de menos recursos y sobre todo las mujeres, son quienes más dificultades padecen en sus desplazamientos cotidianos.

En contraposición a los usuarios del automóvil, por lo general sectores medios, medios - altos, quiénes aun con los costos de mantenimiento del auto y el stress de manejar, valoran muy positivamente poseer el automóvil por lo que implica en rapidez, comodidad, independencia, flexibilidad para desplazarse por la ciudad, y sumando el acceso a vías rápidas, la posibilidad de desplazarse aparece como algo *“casi perfecto”* (Manuel, Barrio Sanidad).

En el análisis surgen también algunas valoraciones diferentes sobre los desplazamientos por la ciudad y sobre el uso de algunos medios.

Respecto a los desplazamientos, podemos decir que algunos entrevistados valoran muy positivamente el hecho de viajar por la ciudad en sí.

“Viajar... me encanta andar por todos lados (...) A mí me encanta... a mí me encanta, me encanta andar por todos lados, ver gente, conocer o pasar por esa calle, que capaz que pasaste hace dos semanas y decir “mira han hecho algo nuevo” porque paso muy seguido... re lindo, andar por todos lados es re lindo... a mí me encanta, lo que no me gusta es estar encerrada...” (Carmen, Escorihuela)

“Me gusta viajar en micro porque te lleva a lugares que no conocés (...) Si, me voy en colectivo a todo eso, lindo (...) Y yo viajo porque quiero... me gusta (...) Y bueno, voy y me entretengo... eh... converso con personas que conozco yo y me conversan, a veces los mismos abuelitos... gente que conoce muy bien, se conoce todo el centro...” (Juan, La Favorita)

Así como también la consideración de que el desplazamiento no es un fin en sí mismo, y de que sí o sí hay que desplazarse,

“... son una costumbre, de ir y venir, ir y venir... ya me es normal...” (Sol, El Challao)

En cuanto al uso del colectivo también surgen algunas valoraciones positivas, fundamentalmente asociadas a desligarse de la responsabilidad de manejar por la ciudad. Entre los vecinos de La Favorita particularmente, se ve

como positivo en el uso del colectivo encontrarse con conocidos, esto aparece como algo muy común para los entrevistados,

“... en realidad a mí me gusta viajar en micro, por ahí no en las condiciones en las que se viaja... pero si por el hecho de que te relacionas con otras personas... te topas con alguien que no ves nunca, lo ves en el micro... eh, no tenés la responsabilidad de manejar... yo no sé manejar, entonces digo, prefiero andar en micro que aprender y tener un auto, porque para mí la responsabilidad la lleva el chofer...”
(Marta, La Favorita)

“... el auto también tiene sus pernos que es estacionar... un bajón buscar estacionamiento... el colectivo eso es lo genial te bajas y ya estás libre para siempre... este... pero a mí me jodía mucho el tema de esperar el colectivo, una vez que te subís no es tan malo... chau, pagaste, si podes te sentás, si no podes vas parado... no pasa nada...” (Antonella, Barrio Sanidad)

En síntesis, en un contexto donde la gran mayoría de los desplazamientos se realizan en medios motorizados, el acceso a distintos medios motorizados está determinado por el estatus socio – económico, el sexo y la edad. Este acceso diferenciado a los medios determina las diversas experiencias en la movilidad.

Por lo cual, los sectores socio – económicos bajos, usuarios por lo general del transporte público, padecen los problemas de la mala prestación del servicio y los problemas del estado del tránsito, sobre todo aquellos con localización periférica, quiénes dependen aún más del transporte público porque deben desplazarse largas distancias para el desarrollo de la mayoría de sus actividades.

4.4.5 – Movilidad a través de las redes

El acceso a las NTIC's, es otro de los ejes de análisis. Como se expuso anteriormente (Ver apartado 2.3) las NTIC's son un componente clave de la movilidad en la actualidad, aun así fue complejo abordar este eje en el

desarrollo del trabajo de campo, ya que es difícil establecer relaciones entre las NTIC's y la movilidad cotidiana.

Podemos decir, de acuerdo a los datos, que hay un acceso generalizado al uso de celulares. Los celulares son valorados como un medio muy importante para mantener contactos con el entorno cercano, fundamentalmente la familia. En relación a la movilidad, los celulares permiten facilitar la organización necesaria con el entorno cercano para concretar algunos desplazamientos

“... a mí me ayuda porque yo la llamo a mi mamá en la mañana cuando me voy a trabajar, le digo “mamá mándame alguno de los chicos” y vienen los chicos y me cuidan a los niños para no sacarlos a las seis, siete de la mañana... así que me sirve mucho para eso, para comunicarme con mi mama, si están bien los chicos, si están bien ellos...” (Vanina, La Favorita)

“Si, lo que es el celular todo el tiempo porque tenemos gratis algunos (señala hacia adentro donde está la familia), entre algunos de nosotros, nos llamamos todo el tiempo para saber cómo esta uno, como está el otro... más que nada eso, saber cómo están, viste, mi familia...” (Marta, La Favorita)

“... yo llamo a las mamás y che ¿Vos a quién llevas? ¿Llevas a tal? y más que nada eso...” [Se refiere a las mamás de la escuela a la que asisten sus hijos] (Antonella, Barrio Sanidad)

También se percibe el celular como útil en los desplazamientos relacionados con el trabajo,

“Te alivia un poco el estar comunicado... yo bueno, mayormente salgo del barrio por temas de trabajo... siempre que vas atrasado o se comunican con vos porque tenés que ir a otro lado y en eso si te ayuda un montón porque muchas veces por ahí por no estar comunicado por ejemplo con mi jefe, muchas veces nos hemos desencontrado... hay veces que no tener para mandar un mensaje te complica... te complica... por ahí tenés que decirle específicamente donde vas a estar y bueno, eso se complica a veces cuando no tenés crédito, que hace de cuenta que no tenés celular...” (Ángel, La Favorita)

“... el tema del celular que me avisan, mira tenés que venir más temprano... o no tenés que ir, no tenés que venir a trabajar, cosas así nada más...” (Sara, Escorihuela)

El acceso a Internet, señal de televisión satelital, etc., así como la posesión de múltiples dispositivos tecnológicos, como PC, notebook, tablets, etc., está más extendido en los sectores medios, medios – altos. En los sectores bajos el acceso, tanto a Internet como a dispositivos tecnológicos, es mucho más limitado y se usa Internet principalmente para entrar a redes sociales como Facebook.

En el caso de los sectores medios, medios – altos, en algunos casos se utiliza Internet para no realizar o facilitar algunos viajes. En el caso de los sectores bajos, el uso de Internet tiene que ver, como ya se mencionó, con el uso de redes sociales fundamentalmente, y mantener a través de éstas el contacto con amigos y conocidos.

“... qué sé yo, pagos de servicios, que no es necesario ir hasta el banco sino que uno lo hace directamente a través del home banking... este... y algunas relaciones, que uno bueno, habla por teléfono o chatea y tenés un contacto que desplazándote sería más difícil... algunas cosas sí, facilita...” (Laura, El Challao)

“...por ahí para mi si hace una diferencia en que manejándome por mail tengo que salir menos de casa (...) Y me puedo contactar con algunos alumnos o con tesisistas o con otros profesores por mail en lugar de encontrarme personalmente, hay algunas instancias presenciales que se reducen...” (Sofía, El Challao)

“...me meto para ver las fotos que pasan, o las noticias, para eso más que nada, para conectarme con otra gente de otro lado que no me veo... para lo único...” (Norma, Escorihuela)

“... porque Internet es mucho para yo buscar personas que a lo mejor yo hace un montón que no veo, por ejemplo...” (Sara, Escorihuela)

“Y el Internet, es más que nada las redes sociales, si voy una vez por semana es mucho, porque no me meto mucho...” (Valeria, La Favorita)

También hay diferencias en cuanto al uso de la tecnología en relación a la movilidad, según la edad y el estrato socio – económico, debido a que son los jóvenes de sectores medios, medios – medios altos los que más uso y con más ingenio le dan en su vida cotidiana a la tecnología para desplazarse, o consideran que podría darse.

“Si tengo celulares con Internet, paquete de datos, tengo notebook, tablet (...) algunas calles, todo, averiguo todo en Internet... lo que tengo que estudiar también, busco alguna información en Internet... me facilita bastante el teléfono...” (Romina, El Challao)

“... me facilita el tema de los recorridos de los micros, el viaje y los horarios, te metés a una página donde te dicen los horarios... el tema de si ha cambiado el recorrido que te avisa... pero meramente informático, o sea que te hayas olvidado o que haya cambiado algo y para informarte...” (Pablo, Barrio Sanidad)

“Creo que no está lo suficientemente explotado eso... porque siempre pienso que debería haber como un circuito... no sé, yo antes trabajaba en Lavalle... ahora ya no voy desde este año, pero hasta el año pasado trabajaba en Lavalle... y el servicio de colectivos es muy malo a Lavalle y todo el tiempo va gente a Lavalle y todo el tiempo vuelve gente de Lavalle y debería haber como una página, siempre lo pensaba... como un lugar donde uno se anote que tenga ciertos filtros de seguridad para que no te subas a cualquier auto.... porque hay coches vacíos todo el tiempo y hay mucha gente que necesita... entonces me parece que eso no está muy explotado (...) yo me imaginaba como una página que hiciera alguien donde vos ponés, bueno yo hago este recorrido.... entonces alguien más que tiene coche y vos decís, bueno, estos horarios... una página que cruce datos, supongo que debe ser un programa muy simple de hacer y alguien que diga bueno, yo voy en coche a tales lados, tales horarios y listo, y simplemente puedas quedar y venirse con alguien, pagarle un poco la nafta... no se... como... porque hay mucha gente que viaja sola en los coches digo y bueno, yo trabajaba junto en una escuela y en la escuela había una mini organización de quien

sale a tal hora, que auto sale a tal hora... bueno, más o menos nos armábamos... pero había días que yo iba y que ningún profesor salía y me tenía que ir hasta a terminal y todo... y había miles de auto que iban con una sola persona manejando y ¡qué desperdicio de recursos! ¿Por qué no nos estamos organizando?” (Antonella, Barrio Sanidad)

4.4.6 – Organización y estrategias de movilidad

Otro de los ejes comprende la organización individual y con el entorno cercano (familia, vecinos, etc.) para poder concretar los desplazamientos cotidianos, así como las diversas estrategias que se ponen en juego para efectivizar los desplazamientos.

Como se mencionó anteriormente, la mayor parte de la organización con el entorno cercano para concretar desplazamientos, tiene que ver con actividades relacionadas al cuidado y crianza de los niños, y este es un tema que está más presente en las mujeres que en los hombres. Por lo general son las mujeres, de todos los estratos socio – económicos, las que más se vinculan a la organización con el entorno cercano para concretar los desplazamientos relacionados con el cuidado de los niños.

“Por ejemplo, yo tengo ayuda de mi mamá y de mis hermanos... Yo llamo por teléfono en la mañana, viene mi hermano, me voy, mi mamá me los cuida, les da de comer... yo le dejo plata para la comida, me voy al trabajo, llego, almuerzo ahí con mi mamá porque llego a las dos, tres... almuerzo en mi mamá y ellos me los llevan a la escuela, muchas veces me los bañan a los chicos...” (Vanina, La Favorita)

“Más que nada mi familia tenemos el hecho de mis sobrinos que van al colegio y ahí si yo le cuido los sobrinos a mi cuñada, a mi hermana... tiene que ir con uno, mejor viajar con uno que con tres... tiene 3 hijos y uno es chiquitito, entonces cuidamos a uno, se queda con nosotros, sale con los otros... para que no se le pierda ninguno en el camino...” (Marta, La Favorita)

“nosotros tenemos amigos que viven cerca y por ejemplo, tanto la escuela como las actividades de los niños, tanto las de la mañana como algunas que ellos hacen en

la tarde compartimos los viajes, está dividido que día que llevamos nosotros o traen o llevan ellos o... uno lleva y otro trae... eso lo tengo bastante racionalizado digamos, para no... para no tener que perder tanto tiempo..." (Laura, El Challao)

"Si... soy yo la que voy y vengo ya es el ritmo de todos los días, de lunes a viernes por lo menos... salir a cierta hora en la mañana, bueno mi marido se va más tarde, mi hija también que trabaja... la que sale primero de la casa soy yo con los chicos que son los que entran primero a la escuela y bueno... yo voy, vengo, así que soy yo, es la organización esa, en la mañana, al mediodía, a la tarde y a la noche... todos los días lo mismo..." (Sol, El Challao)

"Yo me organizo mucho con las mamás de la escuela (...) Si no llego me los retiras... si hay un cumpleaños siempre hay una mama que los lleva y una mama que los trae.... eso en general nos organizamos mucho, pero supongo que tiene que ver con eso... con que somos muchas mamas al palo..." (Antonella, Barrio Sanidad)

"Somos dos mamás que llevamos catorce niños a la escuela (...) por ejemplo a las doce y cuarenta nos juntamos en la casa de una señora y ahí quedamos con las mamás y mandamos los chicos, quedan dos mamás encargadas de llevar a los chicos y de traerlos, dos mamás diferentes a las que fueron en la mañana... esa es la forma de organizarse al menos con ese tema..." (Sara, Escorihuela)

"o los lleva mi sobrina o los lleva mi hermana, porque mi hermana va también con los niños a la escuela, o los lleva mi cuñada (no se entiende) ¿Entendés? O una lleva un día, o otra lleva otro día, o si mi hermana va a la mañana yo los voy a buscar a la tarde ¿Entendés? Porque a la tarde los puedo ir a buscar yo... entonces me salgo yo a la tarde, todos los niños que tenés en la mañana... ¿Me entendés? Porque nos organizamos... porque va el (no se entiende el nombre) van mis dos hijos, los hijos de mi hermana, entonces se nos hace más fácil... no vamos a ir las tres todos los días allá y como trabajamos las tres..." (Carmen, Escorihuela)

En un solo caso se mencionó una organización con el entorno cercano para concretar los desplazamientos que no estaba relacionada con el traslado de niños. Los vecinos del Barrio Sanidad a través de la Unión Vecinal se

avisaban mediante un boca en boca cuando alguna unidad de colectivo se rompía y por lo tanto se iban a producir demoras en el servicio,

“... dentro de la Unión Vecinal nos movíamos con horarios de micros... que supuestamente tiene horarios pero generalmente no se cumplen, nos movíamos y una vez por semana... había gente que tenía choferes amigos y decían, miren, me hablaron que se rompieron dos colectivos y van a estar pasando veinte minutos después de lo normal, entonces te hablabas y te organizabas para moverte dentro de la Unión Vecinal... eso, era el mejor remedio que encontrábamos y la verdad que funcionaba bastante bien (...) alguien que se enteraba que se rompió una unidad o dos unidades de la empresa iba avisando o si era cerca del día de la Unión Vecinal directamente se hablaba en la Unión Vecinal y lo decía, pero y si por ejemplo nos reuníamos los viernes, si se enteraba el lunes que el domingo se rompieron dos unidades, era el boca en boca y te ibas enterando...” (Pablo, Barrio Sanidad)

Cabe destacar que en los hombres de los sectores medios, medios – altos es posible desplazarse con más libertad. Esto tal vez relacionado a la posesión del automóvil, a la posibilidad de usarlo sin que represente costos significativos, y al no estar tan involucrado en los desplazamientos para las actividades de los niños,

“Nos movemos con mucha libertad... muy muy mucha libertad, no se me había ocurrido nunca... lo de planificar algo...” (Manuel, Barrio Sanidad)

En el área de estudio La Favorita los vecinos desarrollan diversas estrategias para realizar los desplazamientos. Estas estrategias tienen que ver con ir a ciertos puntos del recorrido del colectivo, donde es más factible que la unidad vaya con menos pasajeros, y que entonces el colectivo se detenga y suba pasajeros,

“Y en la noche, doble, es peor, pasan cada 40 minutos, o sea se va disminuyendo la frecuencia, y pasan, creo que llega a la calle san Martín ya está lleno y creo que ya no para hasta acá arriba... se hace imposible tomarse... hay que irse bien por Montecaseros, allá para poder tomarlo...” (Valeria, La Favorita)

“... hasta las 11 de la noche los micros pasan llenos, sigue llegando gente, son las 11 de la noche y la gente que vuelve de la ciudad al barrio... eh... tiene casi los mismos horarios de salida o hace otras cosas y hasta las 11 de la noche es lo mismo, no puedes tomarte un micro en la Plaza Independencia tenés que ir allá a la calle Córdoba, como las partes donde recién el micro está saliendo... y eso no es muy bueno...” (Marta, La Favorita)

Para los vecinos del asentamiento, a diferencia de las áreas de estudio con localización periférica, no es tan importante la necesidad de planificación previa a los viajes entre aquellos que utilizan el colectivo diariamente. Esto se relaciona con la cercanía a más paradas de colectivo donde también pasan más colectivos, por lo cual no es necesario salir de la casa con tanto tiempo de anticipación. También se relaciona con la cercanía al centro y a otras actividades. Excepto, como ya se mencionó, para llevar los niños a la escuela, para lo cual si se realiza organización y planificación previa.

4.4.7 – Movilidad y entorno urbano

Otro de los ejes en el análisis refiere al entorno próximo. En este punto se tuvieron en cuenta dos aspectos. Primero, las características de los espacios públicos vinculados a la movilidad, tanto de lo que pudo observar la investigadora, como la información que aportaron los entrevistados. Segundo, el conjunto de valoraciones respecto al propio entorno urbano por parte de los entrevistados. También se consideraron las características del entorno urbano, sobre todo en relación a la posibilidad de desarrollar actividades en la proximidad.

En este ítem en particular, se presenta la información desagregada por cada una de las áreas de estudio.

ÁREA 1 La Favorita:

En primer lugar, es importante mencionar lo que se pudo observar en el desarrollo del trabajo de campo en relación a ciertos componentes de la

movilidad en el entorno urbano: el estado de las calles es pésimo, son de tierra, están llenas de pozos, escombros y basura, por lo general no hay cunetas, ni cordones, ni arbolado público, ni alumbrado público en muchas partes, las paradas de colectivo no están señalizadas, no hay garitas, solo hay dos calles asfaltadas en toda La Favorita, la trama de los lotes es irregular.

Por todo esto, es factible deducir que los desplazamientos que realizan los habitantes de La Favorita en su propio entorno pueden encontrar múltiples dificultades. Además, para aquellos que no conocen bien la zona, es muy fácil perderse por el hecho de que no hay señalizaciones.

“lo que pasa con las calles de este barrio, están empezando, hace poco están empezando a arreglar, a poner gas, a poner las cunetas, a poner no se cuanta cosa... entonces siempre están haciendo tirar las calles, viste como están... yo creo que para hacer una cosa buena, buena, tienen que arreglar todo primero, bien arreglado y después hacer algo, pavimentar bien las calles... las veredas, dejarlas bien, bien a nivel... pero de aquí a cuando... no sé... vos ves las calles, no están buenas, no están buenas ni siquiera para los autos, ni siquiera para los micros... porque los pozos, esos pocitos chicos nomas, vos sabes los problemas que le hace a todo lo que es mecánica... un salto, un topón, un pozo ya se enchueco un tornillo, se quebró un eje o cualquier cosa... pero de aquí ¿Cuándo? ¿Cuándo? No vas a venir ni vos ni yo a decir, que no somos ni multimillonarios para decir, bueno yo arreglo las calles arreglo todo y se termina de una vez por todas... no, porque esto ya lo manejan los políticos... el gobierno y si ellos no hacen nada...” (Ramón, La Favorita)

La zona cuenta con ciertos equipamientos, los entrevistados manifestaron que se pueden realizar algunas actividades en la zona, como ir al gimnasio o llevar a los niños a pre – jardín. Pero por lo general, como ya se ha mencionado, son necesarios importantes desplazamientos diarios o frecuentes para diversas actividades que no pueden resolverse en la proximidad.

Los vecinos de La Favorita encuentran entonces, una multiplicidad de inconvenientes en sus desplazamientos cotidianos, fundamentalmente

vinculados al fuerte deterioro de los espacios públicos de la movilidad en su entorno próximo y del servicio de transporte público para desplazamientos a otras partes de la ciudad.

Por último, los entrevistados destacaron como característica importante del lugar la gran cantidad de población que habita en toda la zona.

ÁREA 2: zona Sanidad – El Challao

Los entrevistados valoraron como un componente fundamental de la comodidad en sus desplazamientos, la existencia de accesos y vías rápidas. En el entorno de la proximidad no pueden realizarse muchas actividades, por lo cual esta población también realiza importantes desplazamientos para el desarrollo de la mayoría de las actividades, pero la combinación de auto y vías rápidas hace que no haya mayores inconvenientes en los desplazamientos.

Además, la zona es valorada como una agradable zona residencial que se encuentra en un importante crecimiento en los últimos años, con la instalación de centros comerciales y la llegada de más habitantes, por ejemplo.

“... prácticamente vivís en una zona que es prácticamente alejada de todo... allá únicamente, lo único que hay es... ahora han puesto un supermercado cerca, pero recién han empezado a desarrollar centros comerciales, digamos que todavía se mantiene como una zona, digamos, no sé si aislada, pero se toma como alejada... esta bueno todavía como lugar para vivir, en el sentido de que es... al estar alejado, la única gente que transita por allá, es prácticamente la que... la que vive, la que va puntualmente por algo, entonces eso por ahí es lo que a la gente le seduce de irse para allá pero después todo ocurre acá [la entrevista se realizó en el microcentro de Capital] o acá en el centro, o si o si en otro lado (...) la zona de allá arriba era la que primero se le cortaba el agua, la que primero se le cortaba la luz en las tormentas... hace rato que no pasa... hace poco ha pasado pero lo solucionan ahí inmediato, y de hecho están desarrollando mucho ahora sistemas de agua, de cisternas de agua, por el crecimiento que se está desarrollando allá arriba, de construcciones de más barrios,

todo, han construido muchas cisternas y están mejorando digamos... todo el tiempo, o sea que creo que va a ser cada vez mejor...” (Manuel, Barrio Sanidad)

Entre estas dos áreas de estudio con localización periférica encontramos entonces fuertes desigualdades en la realización de los desplazamientos cotidianos, tanto en los que se realizan el entorno de la proximidad, como en los que implican desplazarse a otras partes de la ciudad.

Destaca además, como la inversión estatal en accesos, vías rápidas y en la urbanización de ciertas zonas, favorece la movilidad de los sectores medios, medios – altos, mientras no se visualizan acciones ni en transporte público, ni en infraestructura vial, ni en espacios públicos, que favorezcan en igual medida la movilidad de los sectores de menos recursos.

ÁREA 3: Asentamientos Escorihuela

El asentamiento tiene una realidad muy contrastante en relación a los componentes del entorno urbano vinculados a la movilidad, hay una separación tajante entre el entorno urbano al interior del asentamiento y el entorno urbano externo.

El ingreso al asentamiento se realiza por una calle muy estrecha de tierra. Esta calle conduce al conjunto de viviendas localizadas en el interior de la manzana, las viviendas están distribuidas a lo largo de las vías del ferrocarril, separadas también por calles estrechas. La trama de los lotes es irregular.

En todo el asentamiento las condiciones habitacionales son muy precarias. Algunas de las viviendas ocupan antiguas oficinas del tren por lo cual el estado edilicio es de avanzado deterioro y las refacciones se realizan con los materiales disponibles en el momento. Otras viviendas han sido construidas con materiales como chapas, nylons, etc. La provisión de servicios como luz, gas, agua es irregular, por lo cual continuamente los vecinos tienen cortes o distintos problemas con los servicios.

En el corazón de la manzana, donde se ubican una parte importante de las viviendas, circula un tren de carga y están las antiguas fosas de los talleres mecánicos del ferrocarril, lo cual implica un verdadero riesgo para las familias que habitan, sobre todo para los niños. En donde están ubicadas las viviendas, no hay iluminación, ni veredas, ni trazado de calles, ni arbolado de ningún tipo, en los espacios comunes se acumula la basura, baches llenos de agua sucia, también hay muchos perros abandonados con enfermedades visibles que circulan por la zona. Esto conforma un escenario donde las condiciones habitacionales, urbanísticas, de servicios y ambientales, son pésimas para toda la población del asentamiento.

Las condiciones de vida en el asentamiento no son visibles desde afuera de la manzana, están ocultas para quienes circulan por la zona. Además, estos asentamientos (Escorihuela y Malargüe) están próximos a zonas residenciales y comerciales de alto valor urbanístico para el departamento de Capital (6ta sección, 4ta sección oeste, 1ra sección). Apenas se cruzan las calles que separan los asentamientos de los barrios aledaños, el entorno urbano cambia significativamente: todas las calles asfaltadas, iluminación, arbolado, veredas, cunetas, mucho tránsito de distintas líneas de colectivo, de personas y automóviles y un importante parque.

Este contraste es fuertemente percibido por todos los entrevistados. Destacan por un lado importantes emociones negativas por vivir en esas condiciones y por otro lado, valoran mucho la comodidad de vivir en esa zona, por las posibilidades de acceso que brinda al conjunto de bienes y servicios urbanos. También destacaron los entrevistados que la zona es cara para sus ingresos.

“Si querés pedir algo tenés que luchar contra un montón de cosas ¿Por qué? Porque ya simplemente vivís en una villa, y ya te tratan de otra manera ¿Me entendés? (...) lo que pasa que vivir así también como que te tira mucho (hace un gesto con los hombros hacia abajo) (...) hay mucha gente que les cuesta... porque a veces te tira

esto, te tira en el sentido de que vos te ves así, viviendo así y decís no puedo más, o sea, me tengo que acostumbrar a vivir así... ahí está el error, que te acostumbras a vivir así, porque por más que tengas una casa linda, si vos te acostumbras a vivir así, de ser una persona vaga, de no tener metas... por más que tengas un palacio vas a seguir siendo la misma persona... el problema es que acá, algunos se ponen metas y hay algunos que no, entonces dicen no puedo trabajar, no puedo esto, no... ¿Cómo no podes? Si tenés dos piernas y dos manos ¿Me entendés? (Sara, Escorihuela)

“... la verdad que esto ya me hace mal, me está confundiendo, me está matando vivir acá... me hace mal estar acá, me hace mal... por eso necesito... me doy cuenta que me está haciendo mal y es porque estoy mucho tiempo acá encerrada...” (Carmen, Escorihuela)

“Mira... vos estas acá...yo vivo acá... a una cuadra tengo el noventa dos, noventa y cuatro... noventa y dos y que van al Municipal, Barrio Infanta, shopping, Notti... pasan por ahí... una cuadra más arriba... eso es una cuadra... una cuadra más arriba tenés el que vas al Lagomaggiore, cincuenta, el ocho, el siete... qué bueno, van para el Barrio Infanta... porque de los que vienen bajan todos para el centro y van para la Casa de Gobierno y van para el Notti... bajas acá a la calle Perú, que no es ni una cuadra, porque vos viste lo que es... ahí tenés el ochenta y dos, ochenta y tres, ochenta y siete, que vienen del Municipal hacia el centro... tenés todas las posibilidades de ir en micro... tenés el centro ¡A dos pasos! tenés el supermercado, el Vea ¡A un paso! tenés el Átomo a un paso, el Leal a un paso, las verdulerías todas cerca... acá lo único, el único problema que tenés es que los negocios son muy caros, los negocios, las verdulerías son caras... eso es re caro” (Carmen, Escorihuela)

“... acá en ciudad, en el centro... la vida de por si es media cara, para gente así como nosotros, que somos de bajos... es un poquito, se hace todo un poquito más caro... pero hay que saberla llevar yo pienso, no hacer grandes gastos, tratar siempre de buscar lo más económico para uno poder manejarse...” (Eduardo, Escorihuela)

Cabe destacar que hay muchas posibilidades de realizar desplazamientos a pie a lugares cercanos, como ir al centro, realizar las compras, en algunos casos llevar los niños a la escuela e ir al trabajo.

En el desarrollo del trabajo de campo surgió como un tema importante la próxima relocalización del asentamiento Escorihuela en la zona de La Favorita, lo cual también permitió visibilizar algunas cuestiones interesantes en relación a la movilidad.

A todas las familias del asentamiento se les va a otorgar una vivienda en la zona de La Favorita. La mayoría de los entrevistados manifiesta querer irse del asentamiento porque ya no quieren continuar viviendo en las mismas condiciones y por lograr el anhelo de la casa propia. Pero también manifiestan que les hubiera gustado poder obtener una vivienda en la zona para radicarse ahí, ya que valoran de manera muy positiva la localización céntrica del asentamiento, las características de los alrededores y la cercanía al Parque Central, lo único que emerge como negativo del entorno son los precios en la zona.

Además, también resaltan los entrevistados los futuros emprendimientos planeados para la zona como un motivo por el cual ellos deben dejar el lugar. Es significativo en este sentido, la sensación entre los entrevistados de que entonces está bien su partida, a pesar de que les hubiera gustado radicarse ahí.

“Como yo digo ahora... que nosotros acá tenemos que estar más unidos ¿Por qué? Porque nosotros nos vamos a ir para La Favorita... nosotros vamos a ser... nosotros somos de acá, nosotros nos conocemos acá, en esta zona, conocemos (no se entiende) nosotros nos vamos a ir a encontrar con otra nueva gente ¿Entendés? Entonces uno tiene que estar preparado porque no es que te vas a ir a vivir al barrio nuevo (Risas) el barrio nuevo, está rodeado de otros barrios... y que lamentablemente, sino te conocen y si se hacen los locos (...) nos quieren matar... la gente de La Favorita no quieren que vayamos nosotros (...) Es la pura realidad... que no quieren que vayamos nosotros... el tema es ese... le dan a un par de gente con nosotros de ahí de La Favorita... pero que es lo que pasa... el problema para mi ¿Cuál va a ser? ¡La movilidad! Porque yo ahí lo veo como que está muy alejado... yo digo ¿No? Porque ahí hay micros, porque nosotros fuimos a ver al lote y todo, el tema va a ser del micro...

porque nosotros tenemos que traer nuestros chicos acá, a la escuela de acá ¿Entendés? Yo a los chicos los tengo que traer a la escuela de acá (...)

Mira... si hubiera sido por mí... si hubiera sido por mi parte... yo hubiera peleado a que nos quedemos con este terreno... si hubiera sido por mi parte ¿Entendés?... Pero no quiero arriesgar a que la gente esté más tiempo acá ¿Entendés? Porque yo sé que acá con los años que llevamos un par de vecinos, unas señoras y le damos, este terreno tendría que ser de nosotros porque llevamos muchos años... muchísimos años llevamos acá en este asentamiento y que si nos tienen que dar una solución y para mi hubiera sido mejor que nos hubieran dado acá en un terrenito... y acá unos dúplex los levantas y puedes vivir lo más bien ¿Entendés? Porque acá se pueden hacer porque es un terrenos súper grande... que van a hacer acá terribles shoppings que les va a dar muchísimo dinero a todos ¿Entendés? Y acá yo sé que es todo cuestión legal... pero si uno la pelea, uno se puede quedar con el terreno, pero a mí que me facilita.... que ya los vecinos se que en seis, ocho meses les van a dar las casas y ya no va a haber que pelear ¿Entendés? Pero si nosotros queremos pasar un año más acá, dos años más acá y no queremos recibir esas casas ¡Yo sé! Porque yo sé que si podemos llegar a pelear por un terreno acá, pero tampoco quiero que nos pongamos en contra de muchísima gente...” (Carmen, Escorihuela)

“... a mi bueno, mucho la zona no me gusta.... pero me voy, si es una casa, me voy igual... No me gusta... no se... nunca me gusto... es... pero bueno [Interviene una vecina que le esta tiñiendo el pelo] Porque roban, porque no es lo mismo que estar acá... [María] Si, es diferente... mira... acá estamos en la ciudad, mira, vos salís y caminas y ya tenés el centro a tres, cuatro cuadras... y allá son mansos, aparte es más peligroso igual por allá... todos van, vos viste... No me convence mucho, pero bueno... he vivido en tantos lados...” (María, Escorihuela)

“Si, está la idea de irnos allá que nos van a hacer el barrio (...) Ahora el 25 de ahora, empiezan las construcciones de las viviendas de nosotros... porque las empresas ya tienen, o sea, ya agarro una empresa el trabajo de hacer las viviendas, tienen 8 meses para hacerla, es el tiempo que han estimado (...) Desesperados nos queremos ir, ya estamos cansados ya, hace seis años que vivo yo acá... ya me quiero ir y hay un montón de gente que ya se quiere ir porque tampoco es vida la que se vive

acá ¿Entendés? Si querés pedir algo tenés que luchar contra un montón de cosas ¿Por qué? Porque ya simplemente vivís en una villa, y ya te tratan de otra manera ¿Me entendés? (...) Yo creo que en todos lados es así, por más que vivas en un barrio común, delincuencia también está en todos lados y acá también hay... yo creo que en todos lados hay, pero que pasa, se lo imaginan más porque es una villa, estamos más marginados... [Entrevistadora] ¿Y no hubo posibilidades de quedarse acá? [Sara] No... Porque acá tienen una construcción que van a hacer dúplex... van a hacer creo que 1004 viviendas que son dúplex, van a hacer un Carrefour, las continuaciones de las calles... no, acá tienen una... la maqueta de acá es extraordinaria (...) Ya que nos entreguen la casa, sé que va a ser diferente para muchos porque ya no va a ser solamente... porque acá, vos no pagas luz, no pagas agua... eh, no pagas un alquiler... allá vas a tener que pagar tu casa, vas a tener que pagar la luz, vas a tener que pagar el gas ¿Entendés? Ahí cambia, cambia tu vida, cambia tu forma de llevar la vida día a día... o sea que tenés que trabajar, no hay otra cosa que hacer... por eso yo creo que va a cambiar mucho, para muchos, y para el que está en el camino de trabajar, como yo y mi marido... que nos cuesta, porque nos cuesta un montón, el día a día nos cuesta..." (Sara, Escorihuela)

Por último, cabe mencionar las situaciones que viven los vecinos del Escorihuela en relación a la discriminación y la seguridad. Los vecinos manifiestan vivir situaciones en las que se sienten discriminados por habitar en el asentamiento y también el constante problema con los vecinos que no son del asentamiento por los reclamos de éstos respecto a la seguridad.

"Si querés pedir algo tenés que luchar contra un montón de cosas ¿Por qué? Porque ya simplemente vivís en una villa, y ya te tratan de otra manera... yo creo que en todos lados es así, por más que vivas en un barrio común, delincuencia también está, en todos lados y acá también hay... yo creo que en todos lados hay, pero que pasa, se lo imaginan más porque es una villa, estamos más marginados..." (Sara, Escorihuela)

[La vecina relata situaciones vividas en relación con la inseguridad, los vecinos de barrios aledaños y los allanamientos policiales] "... mirá donde yo vivo, y yo sabes cuantos allanamientos he tenido, y sabés lo que es venir y que la policía te tire todo..."

el otro día cuando me hicieron el allanamiento, me agarraron y me levantaron la cama ¡Así! imagínate... porque la policía viene así, porque es su trabajo ¿Entendés? Porque es el trabajo que tienen que hacer ellos... pero lamentablemente esos allanamientos ¿Sabes por qué los comemos? Porque hay gente que sí aguanta ¿Entendés? Y no se da cuenta que le hace mal a los vecinos, no a ellos mismos... porque es como yo digo... ustedes no se preocupen de nada ustedes, al que le hacen daño es al que está al lado ¿Entendés? Porque para colmo los que hacen el aguante tienen la suerte ¡Qué nunca le allanan la casa! ¡Nunca! ¡Nunca! (...) Se juntaron los vecinos de la parte de la calle Perú, por el tema de la inseguridad en la calle Perú, se juntaron los vecinos de la calle Perú... y pusieron la garita... ahí fue cuando pusieron la garita (...) me acuerdo que ese día del tema de inseguridad la nena se estaba muriendo y estaban pidiendo seguridad todos los vecinos, y yo la tenía a la nena con 6 horas que le daban de vida, y yo llegaba del hospital... al ser secretaria de la Unión Vecinal, me llamaba el Víctor y me decía "mira, están haciendo una junta porque se han juntado todos los vecinos..." y a mí me había dado... ¿Sabes por qué me dio bronca? Porque yo ya sabía que las cosas ya se habían calmado acá en el asentamiento y sabía que no era gente de acá, porque uno vive acá constantemente... estaba con un tema muy delicado que estaba al borde la muerte mi sobrina y no me importaba nada... ¿Pedís una garita? (...) Entonces ese día yo me vine re embroncada porque yo estaban pidiendo el tema de inseguridad y a mí se me estaba muriendo mi sobrina ¿Me entendés? Y fue lo único... por lo único que yo me puse... yo no he tenido problemas con ningún vecino de la calle Perú para allá (...) A la gente la viven bardeando los milicos porque cuando vienen acá... encima acá, la policía no nos quiere a nosotros y nosotros... tienen todos un carácter sumamente podrido yyyyy se arma la batahola ¿Entendés? Y se arma la batahola entre gente que no está involucrada en el caso y la policía que no tiene nada que ver, se prenden entre ellos dos, mientras los otros atrás se cagan de la risa y ¡Te da bronca! porque yo he peleado... yo he peleado con la policía, yo he peleado... hicimos corte en la calle, hicimos corte en aquella calle... ¿Me entendés? Se llevaron a unos críos detenidos me acuerdo, que se llevaron a unos críos detenidos que no tenían nada que ver los pibes ¡Nada que ver! ¡Absolutamente nada que ver! Mientras los otros se cagan de la risa ¡No! Todo tiene un límite... yo me quiero ir bien de acá...." (Carmen, Escorihuela)

Para finalizar, cabe resaltar que la localización céntrica facilita las posibilidades de realizar desplazamientos para esta población. Esto cobra particular relevancia, si consideramos lo que se analizaba anteriormente de que son los vecinos de los asentamientos los que más dificultades tienen para costear los gastos del colectivo.

También, es factible establecer algunas similitudes y diferencias con el área de estudio de La Favorita, de similar estrato socio – económico. Como similitud, la desinversión del Estado en los espacios públicos vinculados a la movilidad en estas áreas (calles, veredas, cunetas, iluminación, etc.), sólo que los vecinos del asentamiento al cruzar algunas calles, acceden rápidamente a un entorno urbano de mejor calidad. Como diferencia, la posibilidad de realizar mayor cantidad de desplazamientos en el entorno de la proximidad y si bien, los vecinos de los asentamientos manifestaron padecer los mismos problemas con el transporte público que los de La Favorita, al no haber una dependencia tan fuerte al transporte público, estas problemáticas no son tan sentidas.

A modo de síntesis, se presenta a continuación una tabla para facilitar la comparación entre los grupos y las áreas de estudio. En la tabla se presentan sólo los aspectos más relevantes para cada uno de los ejes de análisis.

4.4.8 – Tabla síntesis

	<p>ÁREA 1: LA FAVORITA</p> <p>Sectores socio – económicos bajos, localización residencial periférica.</p>	<p>ÁREA 2: BARRIO SANIDAD / EL CHALLAO</p> <p>Sectores socio – económicos medios, localización residencial periférica.</p>	<p>ÁREA 3: ASENTAMIENTO ESCORIHUELA</p> <p>Sectores socio – económicos bajos, localización residencial céntrica.</p>	<p>EDAD / SEXO</p> <p>Variables socio – demográficas</p>
MOTIVOS	<p>Principal actividad que motiva desplazamientos: trabajo.</p> <p>Luego, las actividades vinculadas al cuidado de los niños y las tareas del hogar. Esto podría ser la principal causa de una movilidad más diversificada en las mujeres.</p> <p>Después, los desplazamientos para visitar a familiares. Éstos se realizan por lo general en el entorno de la proximidad.</p> <p>Pocos desplazamientos por actividades de ocio y recreativas.</p>	<p>Principal actividad que motiva desplazamientos: trabajo.</p> <p>Luego, las actividades vinculadas al cuidado de los niños y las tareas del hogar. Esto podría ser la principal causa de una movilidad más diversificada en las mujeres.</p> <p>Después, los desplazamientos para visitar a familiares. Para éstos se desplazan largas distancias.</p> <p>Frecuentes desplazamientos para realizar actividades de ocio y recreación.</p>	<p>Principal actividad que motiva desplazamientos: trabajo.</p> <p>Luego, las actividades vinculadas al cuidado de los niños y las tareas del hogar. Esto podría ser la principal causa de una movilidad más diversificada en las mujeres.</p> <p>Después, los desplazamientos para visitar a familiares. Para éstos se desplazan largas distancias.</p> <p>Pocos desplazamientos por actividades de ocio y recreativas.</p>	<p>Las mujeres de todos los estratos socio – económicos se desplazan más que los hombres, por actividades vinculadas al cuidado de los niños y las tareas del hogar.</p> <p>Los jóvenes de estratos socio – económicos medios, medios – altos se desplazan más por actividades vinculadas al ocio y la recreación.</p>

<p>MEDIOS</p>	<p>Uso generalizado de medios motorizados.</p> <p>La mayoría utiliza colectivo para desplazarse importantes distancias a otros puntos de la ciudad.</p> <p>Algunos hombres poseen vehículo motorizado propio.</p>	<p>Uso generalizado de medios motorizados.</p> <p>Uso predominante del automóvil particular.</p> <p>Un solo joven usa el colectivo.</p>	<p>Uso generalizado de medios motorizados para desplazamientos en los que hay que recorrer importantes distancias, para lo cual utilizan el colectivo.</p> <p>También se realizan muchos desplazamientos caminando en el entorno próximo.</p> <p>Algunos hombres poseen vehículo motorizado propio.</p>	<p>Las mujeres de estratos socio – económicos bajos dependen de su pareja para el uso del medio motorizado, auto o moto, por no ser propietarias del bien y por no saber manejar. Las mujeres de estratos socio – económicos medios, medios – altos poseen todas vehículos propios.</p> <p>En el caso de los estratos socio – económicos medios, medios – altos aparece como factor determinante para acceder al auto la edad.</p> <p>Los hombres de estratos socio – económicos bajos alternan en lo cotidiano, de acuerdo a los recursos disponibles en el momento, el uso del colectivo con el uso</p>
---------------	---	---	---	---

				del medio motorizado propio en el caso de que lo posean, ya sea automóvil o moto.
EXPERIENCIAS	<p>Viajes muy largos porque se requiere salir con mucho tiempo de anticipación y también por lo que dura el viaje en sí, son incómodos porque las unidades van demasiado llenas, peligrosos porque hay alto riesgo de accidentes viales.</p> <p>Las características del servicio hacen que siempre se pueda llegar tarde a los lugares. Esto es un problema grave para todos los usuarios.</p> <p>El estado actual del tránsito también afecta los desplazamientos.</p>	<p>La posesión de automóvil y el acceso a vías rápidas (accesos, autopistas, etc.) hacen que los desplazamientos sean rápidos y cómodos.</p> <p>La dificultad más frecuente en sus desplazamientos tiene que ver con los problemas del tránsito, sobre todo la congestión en el microcentro.</p> <p>En los pocos casos de usuarios del colectivo los principales problemas tienen que ver con la duración de los viajes, sobre todo con el tiempo de espera.</p>	<p>En el caso de los usuarios del colectivo los principales problemas tienen que ver con viajes incómodos en unidades demasiado llenas. No es un problema tan grave el tiempo de espera previo al viaje.</p> <p>En los desplazamientos que se realizan caminando no se manifestaron inconvenientes.</p> <p>El estado actual del tránsito afecta los desplazamientos, sobre todo de los usuarios de medios motorizados.</p>	
COSTOS: Valoración	El boleto del colectivo se considera accesible.	Los costos de mantenimiento y combustible del auto	El boleto del colectivo no siempre es accesible, sobre todo para que viaje	

	<p>El trasbordo es valorado como una medida muy positiva.</p> <p>En los casos en los que se posee auto se consideran muy caros los costos de mantenimiento y combustible.</p>	<p>se consideran accesibles, por las facilidades que otorga el uso del auto en cuanto a comodidad y uso del tiempo.</p>	<p>toda la familia.</p> <p>El trasbordo es valorado como una medida muy positiva.</p> <p>En los casos en los que se posee moto se consideran muy caros los costos de mantenimiento y combustible.</p>	
NTIC's	<p>Acceso y uso generalizado de celulares.</p> <p>Internet: Uso de redes sociales.</p>	<p>Acceso y uso generalizado de celulares.</p> <p>Acceso a Internet, televisión satelital y múltiples dispositivos tecnológicos (notebooks, tablets, etc.)</p> <p>Internet: Extendido uso con diversos fines.</p>	<p>Acceso y uso generalizado de celulares.</p> <p>Internet: Uso de redes sociales.</p>	<p>Los jóvenes de estratos medios, medios – altos son los que más usan la tecnología en su vida cotidiana.</p>
NTIC's / movilidad	<p>Escasa relación.</p> <p>Uso generalizado de celulares para mantener el contacto con la familia y organizar los desplazamientos</p>	<p>Mediana relación.</p> <p>Uso generalizado de celulares para mantener el contacto con la familia y organizar los desplazamientos</p>	<p>Escasa relación.</p> <p>Uso de celulares y redes sociales para mantener el contacto con la familia, amigos y conocidos.</p>	<p>Los jóvenes de estratos medios, medios – altos son los más usan las NTIC's, y con más ingenio, en relación a los desplazamientos cotidianos.</p>

	<p>vinculados a las actividades de los niños.</p> <p>Uso de celulares para facilitar ciertos desplazamientos vinculados al trabajo u otras actividades.</p>	<p>vinculados a las actividades de los niños.</p> <p>Uso de Internet en relación al trabajo, los servicios, como trabajar por mail desde la casa, pagar por home banking, lo cual facilita / sustituye algunos desplazamientos.</p>		
<p>ORGANIZACIÓN con el entorno cercano para concretar desplazamientos</p>	<p>La mayor organización con el entorno cercano se realiza para concretar desplazamientos vinculados a las actividades de los niños.</p> <p>Se movilizan algunas estrategias que tienen que ver con ir a puntos estratégicos del recorrido del colectivo, donde es más factible que la unidad vaya más vacía, con menos pasajeros, y que entonces el colectivo pare y suba gente.</p>	<p>La mayor organización con el entorno cercano se realiza para concretar los desplazamientos vinculados a las actividades de los niños.</p> <p>En el caso de los usuarios del colectivo se mencionó que los vecinos del Barrio Sanidad a través de la Unión Vecinal, se avisaban mediante el boca en boca cuando alguna unidad de colectivo se rompía, y por lo tanto se iban a</p>	<p>La mayor organización con el entorno cercano se realiza para concretar los desplazamientos vinculados a las actividades de los niños</p>	<p>Las mujeres de todos los estratos socio – económicos están más vinculadas a la organización de los desplazamientos para realizar actividades relacionadas al cuidado de los niños y el hogar.</p>

		producir demoras en el servicio.		
ENTORNO PRÓXIMO	Pésimo estado de los espacios públicos vinculados a la movilidad: calles, veredas, cunetas, cordones, alumbrado, asfaltado, arbolado, garitas, señalización de paradas de colectivo, limpieza >> Inconvenientes para desplazarse en el entorno próximo	Todos los entrevistados valoraron de manera muy positiva el buen estado de las vías rápidas, accesos y autopistas, en toda la zona.	Contrastes: Al interior del asentamiento están en pésimo estado los espacios públicos vinculados a la movilidad, pero cruzando sólo algunas calles el entorno urbano es de alta calidad.	
ENTORNO PRÓXIMO: Valoraciones	Los entrevistados resaltaron como principal característica de la zona la gran cantidad de población que habita en La Favorita	Los entrevistados resaltaron que es un lugar agradable para vivir, y que está creciendo en los últimos años con la llegada de nuevos emprendimientos comerciales, etc. y más habitantes.	Los entrevistados resaltaron los contrastes entre las características del entorno urbano del asentamiento y de los barrios aledaños. La mayoría expreso que le producía importantes emociones negativas vivir en el asentamiento. En contraposición, una valoración muy positiva sobre la localización céntrica del asentamiento, las características de los alrededores y la cercanía	

			al Parque Central. Lo único que emerge como negativo del entorno son los altos precios en la zona para realizar diversas compras.	
RELOCALIZACIÓN			<p>Próxima relocalización del asentamiento Escorihuela en la zona de La Favorita.</p> <p>Esta situación también genera contrastes: el deseo de irse para dejar atrás las condiciones habitacionales en el asentamiento y acceder a la casa propia. Pero por diversos motivos no les gusta la zona ya que la perciben como muy alejada, peligrosa.</p>	

LA FAVORITA

>> Dificultades para los desplazamientos en el entorno próximo por el mal estado de los espacios públicos vinculados a la movilidad en la zona.

>> Dificultades para los desplazamientos a otros puntos de la ciudad (la gran mayoría) vinculados a la baja calidad de la prestación del servicio de transporte público.

>> Los afecta negativamente el estado actual del tránsito (congestión, etc.) en el AMM.

SANIDAD / EL CHALLAO

>> Desplazamientos rápidos y cómodos. Automóvil y vías rápidas (accesos, autopistas, etc.)

>> Los afecta negativamente el estado actual del tránsito (congestión, etc.) en el AMM.

ASENTAMIENTOS

>> Fuertes contrastes en el entorno próximo. Posibilidades de acceder rápidamente a espacios públicos vinculados a la movilidad en buen estado, por lo cual no hay mayores inconvenientes para los desplazamientos que realizan en el entorno próximo.

>> La cercanía a muchas paradas de colectivo facilita los desplazamientos a otros puntos de la ciudad. Aun así también los afecta la baja calidad de la prestación del servicio de transporte público.

>> Los afecta negativamente el estado actual del tránsito (congestión, etc.) en el AMM.

CONCLUSIONES

En esta investigación se ha desarrollado, en primer lugar, una descripción de procesos históricos, a nivel macro - estructural y urbano, para comprender y situar el estado actual de la movilidad urbana cotidiana en la ciudad. En esta descripción se estableció una aproximación entre las reestructuraciones económicas mundiales de las últimas décadas y su conexión con los principales procesos urbanos de América Latina y Argentina, fundamentalmente.

Luego, se presentaron los elementos teóricos más relevantes sobre movilidad urbana cotidiana. Para esta investigación se buscó la construcción teórica de una perspectiva amplia y novedosa sobre movilidad urbana cotidiana, que no se reduzca al análisis del transporte, tránsito, etc.

Después, se desarrolló una aproximación a las transformaciones urbanas más importantes del Gran Mendoza en las últimas décadas y al estado actual de la movilidad urbana en esta ciudad.

Por último, se desarrolló la propuesta metodológica y los resultados del trabajo de campo. En el estudio se pudo establecer, mediante la comparación entre las tres áreas de estudio, diferentes prácticas de movilidad urbana en relación a la localización residencial, el estatus socio – económico, también en relación a la edad y el sexo.

Es posible afirmar que existen importantes desigualdades en las posibilidades de desplazamiento y en las experiencias de los distintos grupos al desplazarse por la ciudad.

En un contexto donde la mayoría realiza largos desplazamientos por la ciudad en medios motorizados, aquellos que tienen fácil acceso al uso del

automóvil particular, por lo general sectores medios y medios – altos, pueden desplazarse por la ciudad sin mayores inconvenientes.

En tanto los usuarios del colectivo, por lo general los sectores de menos recursos de la población, tienen múltiples inconvenientes en sus desplazamientos, sobre todo aquellos que habitan en la periferia, quienes tienen una fuerte dependencia del transporte público para poder realizar las diversas actividades de su vida cotidiana. Para éstos, la experiencia de viajar por la ciudad se transforma en algo agotador y hasta traumatizante.

A todos los que se desplazan por la ciudad, los afecta negativamente las consecuencias del actual modelo de movilidad urbana basado en la hegemonía del automóvil particular. Esta primacía del automóvil para realizar desplazamientos en la ciudad, tiene importantes impactos negativos en lo energético, ambiental, en los espacios públicos, en la exclusión de aquellos que no poseen o no pueden usar un automóvil, como ya se ha mencionado, pero además agrava las condiciones de desigualdad para quienes no utilizan auto, porque hace que aún más negativa la experiencia de desplazarse por la ciudad para éstos.

Entre los sectores socio – económicos bajos, es significativo destacar la localización residencial como diferencia fundamental en sus experiencias y posibilidades de desplazamiento. Aquellos con localización céntrica encuentran más facilidades en sus desplazamientos cotidianos, lo cual permite un mejor acceso al conjunto de bienes y servicios urbanos.

La próxima relocalización del asentamiento Escorihuela a la zona de La Favorita evidencia futuras problemáticas para la movilidad de esta población. En este punto cabe destacar el rol del Estado en la producción de la ciudad. Como se mencionó anteriormente, no se evidencian políticas en materia de transporte público, infraestructura vial y espacios públicos que incidan positivamente en la movilidad de los sectores de menos recursos de la

población. Esto se refuerza con políticas de vivienda social que al desarrollar emprendimientos en la periferia, agravan la situación de exclusión y vulnerabilidad para estas poblaciones. Además, estas políticas generan tensiones entre el acceso a la vivienda y el derecho a la ciudad. Esto es aún más problemático si consideramos que la movilidad para los habitantes de La Favorita tiene aspectos sumamente críticos en la actualidad.

Actualmente en el Gran Mendoza los problemas asociados a la movilidad urbana están muy presentes en la agenda pública y en los debates académicos. Esto se relaciona con varias causas, en primer lugar a la situación caótica del tránsito en la ciudad y la urgencia de encontrar soluciones a la gran cantidad de problemas que se observan en el AMM. En segundo lugar, a los procesos de planificación urbana desencadenados a partir de la sanción de la Ley N°8051 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo. En tercer lugar, a la licitación del transporte público que se realizará en el año 2015.

La búsqueda de opciones para lograr una movilidad más sustentable en la ciudad, debe considerar fundamentalmente las desigualdades en el acceso a medios motorizados, para desarrollar políticas que sean realmente incluyentes de los sectores más desfavorecidos de la población. Para esto sería recomendable además, que las políticas de transporte público, de infraestructura vial y de vivienda social, incorporen la experiencia de quienes habitan y se desplazan por la ciudad.

En la actualidad no se visualizan políticas públicas urbanas que favorezcan la movilidad urbana cotidiana de los sectores de menos recursos de la población. Las opciones por una movilidad urbana sustentable no deben reducirse a tratar de mitigar los negativos efectos ambientales o energéticos de la hegemonía del vehículo particular, sino que también deben buscar reducir las desigualdades sociales.

Por todo esto, sería conveniente continuar desarrollando en el futuro las líneas de investigación propuestas en este estudio para profundizar el conocimiento sobre las prácticas de movilidad urbana en el AMM, sobre todo de los sectores más desfavorecidos. Esto es fundamental, porque permitirá mejorar la gestión de la movilidad urbana y la inclusión social en la ciudad, promoviendo una sociedad más igualitaria y democrática.

BIBLIOGRAFÍA

- ABRAMO, P. (2012) La ciudad Com – fusa. Revista EURE, Vol. 38, Nº 114, pp. 35-69.
- ASCHER, F. (2006) El movimiento en el corazón de la modernidad: la urbanidad latente en los espacios del desplazamiento. Conferencia inaugural a la exposición Arquitectura en Movimiento, Ciudades y Movilidad. Revista CAFÉ DE LAS CIUDADES, Año 5, Nº 44 [En línea] <http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias_44.htm> [Fecha de consulta] 26 / 03 / 2011.
- ASCHER, F. (2003) Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. Exposición en Bienal Internacional de Arquitectura de Rotterdam. ARQ, Nº 60, Santiago 2005, pp. 11 – 19 [En línea] <http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962005006000002&script=sci_arttext > [Fecha de consulta] 11 / 06 /2012.
- AVELLANEDA, P. y LAZO, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. Revista Transporte y Territorio Nº 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 47 – 58. [En línea] <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf > [Fecha de consulta] 25 / 03 / 2012.
- BALLABIO, M. (2004) Los determinantes de selección individual de modo de transporte en la ciudad de Mendoza. Tesis para obtener el grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos. México DF.
- BORSOTTI, C. (2009) La situación problemática. Temas de metodología de la investigación en ciencias sociales empíricas (pp. 29 a 43). Buenos Aires: Miño y Dávila.
- BORTHAGARAY, A. (Comp.) (2009) ¡Ganar la Calle! Compartir sin dividir. Instituto para la Ciudad en Movimiento, Argentina. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- BRENNER, N. (2003) La formación de la ciudad global y el re – escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post – fordista. Revista EURE, Vol. 29, Nº 86.

CASADO IZQUIERDO, J. Estudios sobre movilidad cotidiana en México. SCRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales [En línea] Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2008, Vol. XII, Nº 273 <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-273.htm>> [ISSN: 1138-9788] [Fecha de consulta] 21 /05 /2012.

CASTELLS, M. (1995) Introducción y Capítulo 1: El modo de desarrollo informacional y la reestructuración del capitalismo. En: Alianza Editorial, La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano – regional. Madrid: Alianza Editorial.

CICCOLELLA, P. y MIGNAQUI, I (s/f) Capitalismo global y transformaciones metropolitanas: enfoques e instrumentos para repensar el desarrollo urbano (sin datos)

CICCOLELLA, P. (1999) Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socio – territorial en los años '90. Revista EURE, Vol. 25, Nº 76, pp. 5 – 27.

CEBOLLADA, Á. y AVELLANEDA, P. Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. SCRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea] Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, Vol. XII, Nº 270 (47) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>> [ISSN: 1138-9788] [Fecha de consulta] 21 / 05 /2012.

CEBOLLADA I FRONTERA, Á. (2006) Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia. Doc. Anàl. Geogr. Nº 48, 2006, pp. 105-121.

DEL ROMERO RENAU, Luis. (2011) La explosión de la movilidad urbana en ciudades pequeñas: un problema creciente. Análisis a partir del municipio metropolitano de Aldaya (Valencia). Revista Transporte y Territorio Nº 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 133-147 [En línea] <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00408133.pdf> [Fecha de consulta] 21 / 05 / 2012.

DEMATTEIS, G. (1996) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. Ponencia en el seminario “La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias” realizado en el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona

DE MATTOS, C. (1999) Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. Revista EURE, Vol. 25, Nº 76, pp. 29 – 56.

DE MATTOS, C. (2001) Metropolización y suburbanización. Revista EURE Vol. 27, Nº 80, pp. 5 – 8.

DE MATTOS, C. (2002) Transformación de las ciudades latinoamericanas ¿Impactos de la globalización? Revista EURE, Vol. 28, Nº 85, pp. 5 – 10.

DE MATTOS, C. (2002) Mercados metropolitanos de trabajo y desigualdades sociales en el Gran Santiago ¿Una ciudad dual? Revista EURE, Vol. 28, Nº 85, pp. 50 – 70.

DIAZ OLIVERA L., PLAT D. y POCHET P. Movilidades urbanas de los pobres en dos capitales de África subsahariana. SCRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona Nº 48, 15 de septiembre de 1999 [ISSN 1138-9788] [En línea] <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-48.htm>> [Fecha de consulta] 21 / 05 / 2012.

ECO, UMBERTO (2001) Cómo se hace una tesis. Técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura. Barcelona: Gedisa.

FIGUEROA, O. (2005) Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. Revista EURE, Vol. XXXI, Nº 94, pp. 41-53.

FIGUEROA, O. (s/f) Infraestructura, servicios públicos y expansión urbana en Santiago. Pp. 243 – 271.

FÉLIZ, M. y LÓPEZ, E. (2010) La dinámica del capitalismo periférico post neoliberal – neodesarrollista. Contradicciones, barreras y límites de la nueva forma de desarrollo en Argentina. Revista HERRAMIENTA Nº 45.

FUENTES, L. y SIERRALTA, C. (2004) Santiago de Chile ¿ejemplo de una reestructuración capitalista global? Revista EURE, Vol. 30, Nº 91, pp. 7 – 28.

GAKENHEIMER, R. (1998) Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. Revista EURE, Vol. XXIV, N° 72, pp. 33 – 52.

GARCÍA PALOMARES, J. (2008) Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. Revista EURE, Vol. XXXIV, N° 101, pp. 5-24.

GINER LARA, M. E. (2002) Los medios de transporte en el Gran Mendoza. En Ed. FCE UNCuyo (Eds.) Transporte, Estructura de Mercados y Costos, Tópicos especiales (p. 1 – 15) Mendoza: FCE UNCuyo.

GOBIERNO DE MENDOZA (2005) Estudio de patrones de movilidad de población de la provincia de Mendoza. Mendoza: Gobierno de la Provincia de Mendoza.

GRAY DE CERDÁN, N. (2005) Capítulo II: Estructura urbana del Gran Mendoza (p. 47 – 74). En: Repensando el Gran Mendoza – Estrategias para el desarrollo urbano. Mendoza: EDIUNC.

GUDIÑO, M. (2008) Movilidad poblacional y hábitat urbano. Plantear utopías para revertir tendencias. Ponencia presentada en el Congreso Internacional Ciencias, Tecnologías y Cultura, Diálogo entre las Disciplinas del Conocimiento - Mirando al futuro de América Latina y el Caribe, Santiago de Chile. Revista CAFÉ DE LAS CIUDADES, Año 9, N° 98, 2010 [En línea]

<http://www.cafedelasciudades.com.ar/urbanidad_98.htm> [Fecha de consulta] 26 / 03 / 2011.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1985) El Comportamiento espacial de la población en sus desplazamientos diarios. Anales de Geografía de la Universidad Complutense, N° 5. Madrid: Editorial de la Universidad Complutense.

GUTIÉRREZ, A. (2008) Geografía, transporte y movilidad. Revista Espacios N° 37 (pp. 100 - 107).

GUTIERREZ, A. (2009) Movilidad o inmovilidad: ¿Que es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. Ponencia presentada en el XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, Buenos Aires, 2009 [En línea]

<<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>> [Fecha de consulta] 11 / 06 / 2012.

GUTIERREZ, A. (2010) Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. SCRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (86). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>> [ISSN: 1138-9788] [Fecha de consulta] 11 / 06 / 2012.

GUTIERREZ, A. y KRALICH, S. (2011) Presentación dossier: De movilidades e inmovilidades urbanas. Revista Transporte y Territorio Nº 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 1 a 9 [En línea] <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00401001.pdf> [Fecha de consulta] 21 / 05 / 2012.

HARVEY, D (2007) Breve historia del neoliberalismo. Madrid: Editorial Akal.

HARVEY, D. (2007) El neoliberalismo como destrucción creativa. The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science 2007. REBELIÓN [En línea] <<http://www.rebellion.org/noticia.php?id=65709>> [Fecha de consulta] 17 / 07 /2012.

HARVEY, D. (2008). The right to the city. *NEW LEFT REVIEW*, (53), 23.

HERCE VALLEJO, M. (2007) El derecho a la movilidad y la adaptación del espacio público: De los modelos tradicionales de demanda a la planificación integrada del transporte. Conferencia en el Encuentro de Metrópolis, Municipio de Belo Horizonte. Revista CAFÉ DE LAS CIUDADES, Año 7, Nº 63, 2008 [En línea] <http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_63.htm> [Fecha de consulta] 23 / 03 / 2011.

HERCE VALLEJO, M. (2009) Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Editorial Reverté.

HERNÁNDEZ, D. y WITTER, R. (2011) Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. Revista Transporte y Territorio Nº 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 29-46. [En línea] <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00403029.pdf> [Fecha de consulta] 21 / 05 / 2012.

JANOSHCKA, M. (2002) El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. Revista EURE, Vol. 28, N° 85.

JIMÉNEZ, M. (2009) Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. Centro Latinoamericano y Caribeño, División de Población de la CEPAL. Santiago de Chile. Notas de Población, Año XXXVI, N° 88, pp. 163 – 185 [En línea] <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/9/38299/lcg2409-P_0.pdf> [Fecha de consulta] 25 / 03 / 2012.

JIRÓN, P. (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Caracas. Revista venezolana de Estudios de la Mujer, Vol. 12- N° 29, 2007, pp. 173 – 197 [En línea] <http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/10501/1/129314_C11_Jiron_Implicancias_de_genero.pdf> [Fecha de consulta] 16 / 08 / 2011.

JIRÓN, P. (2009) Posibilidades de socialización e integración: la movilidad en Santiago de Chile. En: Mutaciones de lo colectivo: Desafíos de Integración. Actas de la tercera escuela Chile-Francia, Cátedra Michel Foucault, Casa Central de la Universidad de Chile, Santiago, 20-22 de abril de 2009, pp. 103 - 122. [En línea] <http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/11761/1/Jiron_Paola_Posibilidades.pdf> [Fecha de consulta] 15 / 03 / 2011.

JIRÓN, P. (2009) Prácticas de movilidad cotidiana urbana. Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En: Tironi, Manuel y Pérez, Fernando. SCL Espacios, Prácticas y Cultura Urbana. ARQ Ediciones, Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile, pp. 176-189 [En línea] <http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/12113/1/movilidad_SCL.pdf> [Fecha de consulta] 15 / 03 / 2011.

JIRÓN, P., LANGE VALDES, C. y BERTRAND M. (2010) Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. Revista INVI, Vol. N° 25, N° 68, pp. 15-57 [En línea] < <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/491/470> > [Fecha de consulta] 05 / 08 / 2010.

JIRÓN, P. (2011) Hábitat y movilidades espaciales. Editorial Revista INVI, Vol. 26, N° 71, 2011, pp. 9 – 13 [En línea] < <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/580/556> > [Fecha de consulta] 21 / 05 / 2012.

JOUFFE, Y. y LAZO, A. (2010) Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. Santiago de Chile. Revista EURE, Vol. 36, N° 108, pp. 29-47.

JOUFFE, Y. (2011) Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase? Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 84-117. [En línea] < www.rtt.filo.uba.ar/RTT00406073.pdf > [Fecha de consulta] 25 / 05 / 2012.

KATZMAN, R. (2001) Seducidos y abandonados, el aislamiento social de los pobres urbanos. Revista de la CEPAL N° 75, pp. 171 – 189.

KRALICH, S. (s/f) Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad postfordista. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires [En línea] < <http://www.produccion.fsoc.uba.ar/aepa/xjornadas/pdf/18.pdf> > [Fecha de consulta] 02 / 08 / 2012.

LANGE VALDES, C. (2011) Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Santiago de Chile. Revista INVI N° 71, Vol. N° 26, pp. 87-106. [En línea] < <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/531/554> > [Fecha de consulta] 11 / 06 / 2011.

LAZO, A. Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. SCRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (45). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm> [ISSN: 1138-9788] [Fecha de consulta] 20 / 06 / 2012.

LEFEBVRE, H. (1969) El Derecho a la Ciudad. En: El Derecho a la Ciudad (pp. 123 – 139) Barcelona: Ediciones Península.

LENTINI, PALERO y otros (2006) Política Habitacional en Argentina al comienzo del nuevo siglo: perspectivas emergentes y desafíos frente a la urbanización de la pobreza. Informe Final Proyecto financiado por la Secretaría de Ciencia, Técnica y Posgrado y la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales – UNCuyo.

LUPANO, J. y SÁNCHEZ, R. (2009) Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. CEPAL, Colección Documentos de Proyectos. Santiago de Chile. Naciones Unidas.

MARRE, BARBOSA y otros (2010) El transporte público de pasajeros. Análisis institucional y de gestión de la dimensión ambiental y del diseño de recorridos en el proceso licitatorio de la concesión del año 2005 para el área del Gran Mendoza. Informe final Programa la Cátedra Investiga 2009 – 2010.

MARRE, BARBOSA y otros (2011) El transporte público de pasajeros. Análisis institucional y de gestión en la prestación del servicio en el área del Gran Mendoza. Propuesta de lineamientos para diseñar una política pública. Informe final Programa la Cátedra Investiga 2009 – 2011.

MARRE, BARBOSA y otros (2012) Éxitos y desafíos en política de transporte público. Análisis comparativo de las innovaciones en la prestación del servicio del transporte público de pasajeros en las ciudades de Curitiba, Brasil; Santiago de Chile, Chile y Rosario, Argentina. Informe final Programa la Cátedra Investiga 2011 – 2012.

MARSONET, P. (2011) El servicio público del transporte de pasajeros de Mendoza. Resultados socio-económicos de la desregulación en la década del 90. PIPP Universidad Nacional de Cuyo [En línea] < <http://www.politicaspUBLICAS.uncu.edu.ar/articulos/index/el-servicio-publico-del-transporte-de-pasajeros-de-mendoza-resultados-socio-economicos-de-la-desregulacion-del-servicio-en-la-decada-del-90> > [Fecha de consulta] 06 / 09 / 2012.

MIRALLES – GUASCH, C. y CEBOLLADA, Á. (2003) Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Barcelona. Fundación Alternativas [En línea] < <http://www.falternativas.org/laboratorio/documentos/documentos-de->

[trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad](#) > [Fecha de consulta] 25 / 03 / 2012.

MIRALLES – GUASCH, C. y CEBOLLADA, Á. (2009) Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Barcelona. Boletín de la A.G.E. Nº 50, pp. 193 – 216.

MÓDENES, J. (2006) Movilidad espacial: Uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. Ponencia presentada al X Congreso de la Población Española: “Migraciones, movilidad y territorio” en Pamplona. Centre d’Estudis Demogràfics [En línea] < <http://www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text311.pdf> > [Fecha de consulta] 13 / 10 / 2010.

MONCLUS, J. (1996) Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico – urbanísticas. Ponencia en el seminario “La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias” realizado en el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

MORGANI, R. (2010) Urbanizaciones cerradas y política. Reflexiones sobre las consecuencias socio – políticas de las urbanizaciones cerradas. Trabajo Final de Maestría. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona.

OBSERVATORIO DE MOVILIDAD URBANA para AMÉRICA LATINA (2010). Corporación Andina de Fomento. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos S.A. [En línea] www.caf.com/publicaciones [Fecha de consulta] 12 / 07 / 2011.

ORGANIZACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS (2011) Informe de la Relatora Especial sobre una vivienda adecuada como elemento integrante del derecho a un nivel de vida adecuado, y sobre el derecho a la no discriminación en este contexto, Raquel Rolnik sobre su misión a Argentina.

PALACIOS, P. (2003) Globalización y reestructuración capitalista: cambios en el mundo y América Latina. Revista INNOVAR Nº 21, pp. 47 – 70.

PIREZ, P. (1999) Gestión de servicios y calidad urbana en la ciudad de Buenos Aires. Revista EURE, Vol. 25, Nº 76, pp. 125 – 139.

PRÉVÔT SCHAPIRA, M. (2000) Segregación, secesión, fragmentación: hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. Revista Economía, Sociedad y Territorio, Vol. 2, Nº 7, pp. 403 – 431.

PRÉVÔT SCHAPIRA, M. (2001) Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. México. Revista PERFILES LATINOAMERICANOS FLACSO, Nº 19, pp. 33 – 56.

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (2009) Segregación residencial en Argentina. Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO PARA ÁREAS METROPOLITANAS (2010) Encuesta Origen – Destino 2010: Movilidad en el Área Metropolitana Mendoza. 1ª Ed. – Buenos Aires: Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires.

RAPOPORT, M. (2003) Historia económica, política y social de la Argentina 1880 – 2000 (2da edición). Buenos Aires: Ediciones Macchi.

RAZQUÍN, O. (2010) Problemática de la movilidad en el Gran Mendoza. Infoguía de la Arquitectura, Publicación del Colegio de Arquitectos de Mendoza Año 2, Núm. 4, pp. 69 – 85.

RODRÍGUEZ, E., RELI, M. y APELLA, G. (2009) El Derecho a la Ciudad. En: El derecho a tener derechos. Manual para organizaciones sociales. La Plata, Argentina: Editorial El Colectivo

SAMPIERI H., COLLADO – FERNÁNDEZ y BAPTISTA, L. (2006) Metodología de la investigación (4ta edición). México: Editorial McGraw – Hill Interamericana.

SCHEINSOHN, M. y CABRERA, C. (s/f) Segregación, Movilidad y Desigualdad. Dinámicas interrelacionadas en el proceso de reestructuración de la Región Metropolitana de Buenos Aires. [En línea] < http://www.n-aerus.net/web/sat/workshops/2009/Rotterdam/pdf/Scheinsohn_Cabrera.pdf > [Fecha de consulta] 15 / 03 / 2011.

SVAMPA, M. (2001) Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados. Buenos Aires: Editorial Biblos.

SVAMPA, M. (2004) Fragmentación espacial y procesos de integración social hacia arriba: socialización, sociabilidad y ciudadanía. México. Revista ESPIRAL, Año / Vol. XI, N° 31, pp. 55 – 84.

SVAMPA, M. (2012, setiembre 3) El kirchnerismo ahondo la brecha urbana. Clarín.

TECNICAGUA S.A. (1999) Análisis territorial del Área Metropolitana de Mendoza para la formulación del proyecto ECOVÍAS. Mimeo preparado por Elma Montaña y Alfredo Femenía.

TORRES, H. (2001) Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. Revista EURE, Vol. 27, N° 80, pp. 33 – 56.

THWAITES REY, M. Después de la globalización neoliberal ¿Qué Estado en América Latina? En Cuadernos del Pensamiento Crítico Latinoamericano N° 32. CLACSO, julio de 2010. Publicado en La Jornada de México, Página 12 de Argentina y Le Monde Diplomatique de Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, España y Perú.

URETA ICAZA, S. (2009) Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. Revista EURE, Vol. XXXV, N° 105, pp. 71-93.

VALLES, M. (1999) Técnicas cualitativas de investigación social. Madrid: Síntesis.

VASCONCELLOS, E. (2010) Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá, Colombia. Corporación Andina de Fomento [En línea] <www.caf.com/publicaciones> [Fecha de consulta] 19 / 09 / 2011.

VEGA CENTENO, P. (2003) Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. Perú. Debates en sociología N° 28.

VIGNOLI, J. (2008) Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. Santiago de Chile. Revista EURE, Vol. XXXIV, Nº 103, pp. 49-71.

WAGNER FERNÁNDEZ, R. (2012) La ciudad injusta. Ponencia presentada en: Foro – Taller Política de Vivienda y Hábitat realizado en la Provincia de Mendoza en octubre del 2012.

Audiovisual:

Gary Burns y Jim Brown (2006) RADIANT CITY [Película Documental] Estados Unidos.

ANEXOS

En este apartado se presentan las entrevistas realizadas en La Favorita, en la zona Barrio Sanidad – El Challao y en los asentamientos Escorihuela y Malargüe. Todas las entrevistas fueron realizadas en los meses de agosto a setiembre del año 2013.

Entrevistas en La Favorita

Las entrevistas comenzaron en La Favorita. Mediante Marta⁴⁵, una vecina de la zona, se establecieron contactos con otras personas que viven ahí. El primer día me encontré con Marta en la entrada a La Favorita, en la primera parada de colectivos de la zona, luego de reunirnos en el punto de encuentro caminamos con Marta hasta la casa de la primera entrevistada. La recepción en esta casa fue muy buena. La casa tiene un patio de tierra, donde guardan un auto en estado de abandono, está construida con materiales precarios (piso de tierra, paredes de ladrillo, ventanas sin vidrio). La entrevista se realizó en el Comedor, desde donde podía visualizarse la otra habitación del hogar.

Entrevista 1

Vanina tiene 26 años, vive con su pareja y tienen 2 hijos. Trabaja limpiando en casas y consultorios, también cuida niños. No pudo finalizar sus estudios secundarios.

(La entrevista comienza con ruido ambiente y algunas palabras de intercambio entre la entrevistada, la entrevistadora y Marta que también está presente)

Entrevistadora: Bueno, una de las cosas que te quería preguntar es cuáles son los motivos por los que vos viajas, digamos... Cuáles son las actividades por las que viajas...

Vanina: Una por el trabajo...

Entrevistadora: Ajá

Vanina: Por el trabajo más que nada... Con los niños salimos a veces

(Se interrumpe la grabación porque los hijos de Vanina la llaman)

⁴⁵ Los nombres de todas las personas que colaboraron como informantes en la investigación han sido transformados para mantener su confidencialidad, tal como fue pactado con los mismos al comienzo de las entrevistas.

Vanina: Empezamos de vuelta

Entrevistadora: Empezamos de vuelta... Me decías entonces que por lo que más viajas es por el trabajo...

Vanina: Si por el trabajo, y que se yo, los lunes vamos a la fonoaudióloga allá en el centro

Entrevistadora: Y en el trabajo... ¿Para dónde vas?

Vanina: Para Guaymallén... y en el centro... más que nada lo uso todos los días para ir a trabajar y los lunes nomas vamos a la fonoaudióloga

Entrevistadora: ¿Y en qué vas, en qué medio?

Vanina: En colectivo... acá bueno tengo el 3 y después el 9 o el 8

Entrevistadora: ¿Y cómo es el viaje en cuanto a la experiencia?

Vanina: Y... como siempre, acá una cola larguísima, también me levanto temprano, media hora tengo en hacer la cola... por ahí sube una cierta cantidad de gente porque va muy lleno el micro y el que me tomo allá ya viene vacío porque la gente que viene del centro de Guaymallén ya se está bajando cuando yo me subo...

Entrevistadora: ¿Vos me podrías contar como es todo el viaje? Desde que salís de tu casa hasta que llegas al lugar de trabajo ¿Cómo es?

Vanina: Muy largo... por ahí cómo se llama, hay que aguantar los colectivos llenos, vamos muy apretados, los colectiveros también van enojados... Por ejemplo, el otro día me fui a trabajar, cuando vos me llamaste (dirigiéndose a Marta) me fui a trabajar y cómo se llama, el colectivo de la Universidad choco

Entrevistadora: Aja...

Vanina: Chocó pero siguió de largo... y también eso, los olores del micro, todo... Me he cansado.

Entrevistadora: ¿Y vos vas en dos colectivos?

Vanina: Si en dos colectivos, el 3 de acá de La Favorita y después me tomo el 8 o el 9 a Guaymallén... si me tomo el 9 es más largo el viaje.

Entrevistadora: ¿Y el tiempo?

Vanina: Y me voy... acá a la parada que en 10 minutos llego, la cola serán 30 minutos esperando en una cola... Por ahí suben los micros y no te alzan por la cantidad de gente que hay... y bueno... de acá al centro llego en media hora y después al otro media hora más tengo... me deja en la parada y me tomo el otro

Entrevistadora: ¿Y de dónde te deja en la parada también tenés que caminar hasta el lugar adonde vas?

Vanina: No, me deja en la esquina

Entrevistadora: Y... para poder usar el colectivo, que implica por ejemplo en cuanto a gastos o costos...

Vanina: Y mucho no gasto, 5 pesos nomas porque hago el trasbordo... depende si me voy tarde se me pasa el micro, se me pasa el horario, y ahí si tengo que pagar otro boleto

Entrevistadora: Mjm

Vanina: Pero de por si no, porque voy justo, voy un rato antes y lo agarro justo...

Entrevistadora: Y en el mes... ¿Representa un gasto muy grande para la familia?

Vanina: Más que nada mi marido, que se está tomando 8 colectivos al día... él si... como el trabajo le queda muy lejos... se toma 2 micros, después para ir a la madre, o sea para ir a comer, se toma dos micros más... o sea, él gasta mucho, mucho... yo no, a mi me pagan el boleto por ejemplo

Entrevistadora: Y cómo es ese viaje, el viaje en colectivo, en cuanto por ejemplo, a la comodidad, a la seguridad...

Vanina: Comodidad no hay... seguridad, no se... nunca me ha pasado nada, nunca he visto un robo, nunca han robado algo

Entrevistadora: Y seguridad en cuanto a la posibilidad de tener algún accidente... Si tenés movés de noche...

Vanina: (piensa) Para mí es seguro porque voy en la mañana y siempre voy con alguien conocido, por ejemplo mi papa o mi hermano se van todos a esa hora y siempre me encuentro con tres o cuatro más... nos vamos siempre acompañados...

Entrevistadora: Y recién me decías que no es un viaje cómodo ¿Por qué no?

Vanina: Mira, la comodidad es porque va muy lleno, va mucha gente, van niños, el horario de la escuela, los niños de la guardería... que se yo, se sientan todos los grandes y los niños quedan parados... el micro por ahí va muy rápido porque llega tarde, es incomodo, estamos todos apretados... tampoco es seguro porque por ahí los choferes que pasan rápido, el otro día que chocó el micro ¡y siguió! Yo iba con el celular y ¡Tuc! (inclina la cabeza hacia el costado) me hizo el cuello...

Entrevistadora: Y no les dieron nada, ningún tipo de atención nada...

Vanina: Nada, el chofer siguió de largo... yo ya estaba muy enojada (risas) no dije nada

Entrevistadora: Recién me decías que iban al médico, eso... ¿Cómo es? ¿Cada tanto?

Vanina: Todos los lunes vamos al médico, porque vamos a la fonoaudióloga porque mi hijo está aprendiendo a hablar

Entrevistadora: Mjm

Vanina: Pero vamos los lunes y será una hora...

Entrevistadora: También lo hacen en colectivo...

Vanina: También en colectivo... Todo en colectivo...

Entrevistadora: ¿Y cómo es viajar con los chicos en colectivo?

Vanina: Molesto (risas) porque mis hijos son molestos (risas) No, viajo nomas con uno, con él que va a la fonoaudióloga nomas, porque por ahí no hay asiento y la gente no te da el asiento para los niños, es muy raro que alguien te dé el asiento, así que me llevo el que va al médico nomas y hacemos el trasbordo... todos los lunes, igual, 09 30 a las 10 30 ya estamos saliendo, a las 10 00... son muy poquitos los minutitos que le dan, le hacen audiometría, son 20 min, 30 min...

Entrevistadora: Recién también me comentabas que por ahí salían...

Vanina: Los fines de semana... salimos al Parque, al Parque Central también, tomamos ese solo micro (por la línea 3) que nos lleva hasta allá y la Plaza Independencia también... a la casa de los abuelos de ellos...

Entrevistadora: Claro...

Vanina: Mucha salida no tenemos...

Entrevistadora: Hay para vos alguna relación entre la posibilidad de viajar y el hecho de salir...

Vanina: (piensa) ¿Cómo? No entiendo...

Entrevistadora: Por ejemplo, si ustedes tienen ganas de hacer algo el fin de semana ¿Cuentan con el servicio de colectivo? ¿O es más complicado?

Vanina: De por sí es fácil... ahí nomás tenemos micro, viene el micro... bueno el de acá (y señala) viene ahí nomás, que es el que más usamos. Y cuando nos vamos a Guaymallén... o sea, ahora hay muchas líneas que pasan por ahí, nos tomamos cualquiera, que nos deja ahí justo también, tenemos los 9, el 103, el 104, el 101...

Entrevistadora: ¿Y cuentan en la familia con algún acceso a algún tipo de tecnología, como pueden ser celulares, o teléfonos, o Internet?

Vanina: Todo, la mayoría tenemos... ahora que el que no tiene Internet, no sabe nada (risas) No, ahora todo el mundo tiene...

Entrevistadora: ¿Y cómo es la posibilidad... o sea, es cómodo, accesible el uso de celulares, Internet?

Vanina: Sí, a mí me ayuda porque yo la llamo a mi mamá en la mañana cuando me voy a trabajar, le digo mamá mándame alguno de los chicos y vienen los chicos y me cuidan a los niños para no sacarlos a las 6, 7 de la mañana. Así que me sirve mucho para eso, para comunicarme con mi mamá, si están bien los chicos, si están bien ellos. Internet también, por ejemplo el face, cuando no tengo crédito, siempre alguno, mi hermana está en el face, así nos comunicamos... o por el chat.

Entrevistadora: Y por ejemplo... ¿Cuáles serían las dificultades más frecuentes con las que te encontrás al viajar por la ciudad?

Vanina: (piensa) Y sería... que se yo, el micro que se demora tanto, o que viene muy lleno y no lo podés tomar, tenés que esperar ahí en la cola, esas serían las dificultades del viaje... sería lo largo

Entrevistadora: ¿Y hay algunas actividades, algunos servicios, a los que puedas acceder por acá cerca que te puedas ir caminando y no tengas que tomarte el colectivo?

Vanina: Y (piensa) Mucho (piensa) Acá actividades no tengo, sinceramente, llego de trabajar a mi casa y me quedo en mi mama que vive a la vuelta, o me quedo acá, acá en mi casa... las actividades que tengo es lavar, planchar...

Entrevistadora: Pero, por ejemplo, no sé si los chicos van a la escuela, pagar un impuesto... no sé si esas cosas se pueden hacer acá cerca o siempre en el centro

Vanina: No, en el centro... Bueno, la escuela sí, mi hijo va a la escuela acá adelante (y señala) va a jardín, y bueno, lo llevan mis hermanos porque yo en la mañana no estoy, los lunes faltamos porque vamos a la fonoaudióloga...

Entrevistadora: Mjm

Vanina: Pero (piensa) otra actividad no he buscado tampoco para mi... Aparte tiene 5 años (y señala a la habitación donde están los niños) Tenemos el gimnasio, ahí podría ir... pero es para niños mayores de 6 años y recién tiene 5, todavía no, y el otro tiene 2... así que acá una actividad no he encontrado

Entrevistadora: Mjm... Bueno, como para ir terminando, me gustaría preguntarte cómo se organizan, vos, con tu familia o con la ayuda de vecinos, si es que la hay, o de tu familia... ¿Cómo se organizan para poder hacer los viajes? Para que puedan ir al trabajo, ir al médico ¿Cómo es la organización?

Vanina: Por ejemplo, yo tengo ayuda de mi mama y de mis hermanos... Yo llamo por teléfono en la mañana, viene mi hermano, me voy, mi mama me los cuida, les da de comer... yo le dejo plata para la comida, me voy al trabajo, llego, almuerzo ahí con mi mama porque llego 2, 3, almuerzo en mi mama y ellos me los llevan a la escuela, muchas veces me los bañan a los chicos...

Entrevistadora: Claro...

Vanina: Están todo el día allá... comemos y nos quedamos allá.

Entrevistadora: ¿Y a los chicos los llevan a la escuela en qué los llevan?

Vanina: Caminando, es ahí en la esquina, caminando, es en la entrada...

Entrevistadora: Mjm

Vanina: Así que los llevan caminando y después los pasan a buscar... a uno nomas, el otro se queda con mi mama, con mis hermanos... mis abuelos

Mjm: Bueno, eso sería más o menos...

Se corta la grabación, permanecemos en la casa de Vanina conversando y vuelve a surgir el tema de los viajes por la ciudad, esta vez Marta también participa en la conversación. Me comentan que la mayoría de la gente que vive en la zona de La Favorita usa el transporte público y que la gran cantidad de gente que se traslada hace que sea muy difícil e incomodo trasladarse en los horarios pico. También comentan que caminar por la zona tiene dificultades por el mal estado de las calles, esto complica los desplazamientos que se realizan en la zona.

Después de la casa de Vanina, caminamos unas cuadras y fuimos con Marta hasta el Bachillerato Popular "Violeta Parra", donde Marta es docente.

En el bachillerato se realizaron 2 entrevistas más, a Valeria y Juan. La entrevista con Juan fue difícil para mí, ya que Juan tiene una discapacidad y no estaba preparada para poder guiar la entrevista de la manera adecuada.

Entrevista 2

Valeria tiene 21 años y 1 hija, está en pareja. Es ama de casa, estudiante y deportista.

Entrevistadora: Bueno, la primera pregunta es ¿Cuáles son los motivos por los que vos viajas?

Valeria: eh... y cuando tengo que hacer algún trámite en el centro que acá no lo puedo hacer, o ir al médico que acá no lo puedo hacer... por eso viajo, porque ahora no estoy trabajando, pero a fines de año viajo todos los días porque trabajo en la temporada...

Entrevistadora: Claro... Mjm ¿Y en qué medio, qué usas para viajar?

Valeria: Y el colectivo... me manejo siempre en colectivo, siempre lo uso, más por lo económico... tengo a mi papa que tiene el auto pero es más complicado... pero siempre en el colectivo...

Entrevistadora: ¿Y cómo es viajar en colectivo? ¿Cómo es la experiencia? ¿Es cómodo, seguro?

Valeria: Y el viaje no es cómodo... y seguro, no sé, nunca... una sola vez tuve un accidente en un colectivo, fue leve, tampoco fue muy grave, pero se viaja siempre apretado, siempre con algún problema... cuando estaba embarazada no te daban nunca el asiento, viste... complicado

y mal... y a veces no podes llegar a horario porque pasan cada media hora y si pasan cada media hora a veces pasan llenos y a veces no te paran...

Entrevistadora: Y en la noche ¿Cómo es?

Valeria: Y en la noche, doble, es peor, pasan cada 40 minutos, o sea se va disminuyendo la frecuencia, y pasan, creo que llega a la calle san Martín ya está lleno y creo que ya no para hasta acá arriba... se hace imposible tomarse... hay que irse bien por Montecaseros allá para poder tomarlo...

Entrevistadora: ¿Vos viajas de noche?

Valeria: A veces cuando voy a mi suegra, un fin de semana que salimos, viajamos de noche y esperamos 1 hora, 1 hora y media

Entrevistadora: Y en cuanto a costos ¿Qué implica en cuanto a costos viajar en colectivo?

Valeria: Y es mucho más económico que un taxi, o sea, ahora que salió el trasbordo más fácil porque yo voy todo el tiempo a Godoy Cruz cuando voy a lo de mi suegra, y la verdad ves la diferencia, o sea, aumento el pasaje pero no gastas lo mismo que gastabas antes en los pasajes... nosotros somos tres y ya la nena ya paga, y bueno, se nos hace medio...

Entrevistadora: ¿Y cómo es la organización familiar para que ustedes pueden viajar, cómo se organizan?

Valeria: ¿Cómo?

Entrevistadora: Por ejemplo, hay algo en particular que se organicen de alguna manera, o...

Valeria: Si, lo charlamos nosotros... o voy yo... mi marido no trabaja acá, trabaja en Tunuyán y viene solo los fines de semana

(Se interrumpe porque algunas personas se acercan a saludar)

Valeria: Y yo entre semana me manejo sola con la nena, y los fines de semana cuando él esta vamos los 3, lo planeamos un ratito y salimos los 3 juntos...

Entrevistadora: Mjm

Valeria: Pero en la semana ando sola

Entrevistadora: Y tenés por ejemplo, acceso a celulares, Internet...

Valeria: A celulares si, y a Internet de vez en cuando...

Entrevistadora: ¿Es un uso accesible para vos? ¿Podes usarlo sin problemas?

Valeria: Y el celular sí, porque me comunico con mi marido que está lejos, por el colegio de la nena que lo llevo todo el tiempo encima por si pasa algo en el colegio... lo utilizo mucho. Y el Internet, es más que nada las redes sociales, si voy una vez por semana es mucho porque no me meto mucho...

Entrevistadora: ¿Y cómo es cuándo llevas la nena a la escuela? ¿En qué van?

Valeria: Ahora está yendo acá cerquita, pero ya el año que viene va al centro...

Entrevistadora: ¿Y en qué la llevas hasta la escuela?

Valeria: No, vamos caminando porque queda acá cerquita

Entrevistadora: Aja

Valeria: Son 4 cuadras, cerquita, nos manejamos caminando.

Entrevistadora: ¿Hay actividades que hagas acá en el barrio, a las que vayas caminando?

Valeria: Si, practico deporte y lo hago acá en el barrio, Gimnasio N° 5 y cuando jugamos torneos si nos manejamos en colectivo... salimos todas juntas, en colectivo siempre nos manejamos, no pagamos traffic nada, siempre en colectivo.

Entrevistadora: ¿Y cómo es moverse? O sea... hacer estos viajes acá adentro del barrio

Valeria: (Piensa) ¿Caminando decís vos?

Entrevistadora: Mjm

Valeria: Y yo ando hasta las 08 00 con la nena caminando, o sea, después de las 08 00 ando yo sola y trato de andar... no es por nada, pero por acá arriba no ando, ando del gimnasio, cruzó la calle para venir a mi barrio, por mi barrio voy a la esquina y ya por acá arriba (señala hacia el oeste) no subo, no me manejo ni caminando, ni en auto... en ningún...

Entrevistadora: En tu familia ¿Hay algún auto, alguna bicicleta?

Valeria: Si, mi papa tiene un auto, cuando sale una urgencia lo utilizo

Entrevistadora: Aja... Disponen de eso...

Valeria: Si, yo vivo al fondo de mi casa y tengo... cuando esta mi papa o pasa algo a mi o a la nena tenemos ese beneficio... pero si no, en colectivo

Entrevistadora: Claro...

Valeria: Si no es por algo justo y necesario, no...

Entrevistadora: Y en todos estos viajes que vos haces, ya sea adentro del barrio y también para ir a otros lugares de la ciudad ¿Cuáles son las dificultades más frecuentes? ¿Los problemas con los que te encontrás más seguido?

Valeria: Y (Piensa) voy seguido al médico, pero voy allá a Godoy Cruz y en la mañana tomar el colectivo es terrible, tengo que salir una hora y media, dos horas antes, para poder llegar... con el tema del colectivo en la mañana es terrible, eso es lo único que se me complica... Y acá en el barrio, el horario, viste que de noche, no... pero si no, ando bien viste, caminando...

Entrevistadora: Mjm

Valeria: No uso bicicleta... viste, no uso nada, nada...

Entrevistadora: Bueno, eso sería todo...

Entrevista 3

La entrevista con Juan también se realizó en el patio del Bachillerato.

Juan: Me gusta viajar en micro porque te lleva a lugares que no conoces... yo estuve años como perdido, no sé, que me iba a perder, como si fuera un anciano, pero nada que ver... pero siempre yo iba a una iglesia en la calle Rioja y Emilio Civit así que participaba en esa reunión, iba en micro y volvía... tomaba micros de larga distancia también, iba a Bariloche...

Entrevistadora: Y te hago una pregunta... actualmente, en tu vida más actual ¿Cuáles son los motivos por los que vos viajas dentro de la ciudad?

Juan: Tramites, ir al médico (piensa) por ahí voy al odontólogo, o voy al psiquiatra que me recete los remedios... A pesar de todo... cuando era chico me descomponía, me descomponía mal del estomago, así que... agarraba, como se llama bondi, cuando empezó a subir la primera vez el micro y era niño habré tenido 2, 3 años nomas... como el niño chiquito ese que anda por ahí (y señala a un niño que está jugando en el patio) a pesar de todo eso, me gustaba ir y venir... a ver si encontraba trabajo... también me tomaba dos micros, sino uno... y así

Entrevistadora: Mjm... Y ¿En qué viajas vos? ¿Qué usas para viajar adentro de la ciudad?

Juan: Un abono especial que me dan...

Entrevistadora: ¿Y eso es en colectivo?

Juan: Si, me voy en colectivo a todo eso, lindo...

Entrevistadora: ¿Y cómo es viajar en colectivo? ¿Cómodo? ¿Seguro?

Juan: Y digo yo que es un viaje cómodo, porque por ahí (risas) vas a los saltitos, pero, la velocidad que tienen que tomar ellos... supuestamente, como he escuchado, nada más... me he puesto a escuchar... no, si tenemos que llegar a cierta hora, ciertos horarios... nada más...

Entrevistadora: Y acá adentro del barrio... ¿Cuáles son las actividades que haces y en qué vas a esas actividades?

Juan: Y acá adentro del barrio (piensa) según, no se (piensa) las actividades que hago acá las hago caminando... a Godoy Cruz voy caminando y tomo el 5 que está acá nomás... Y ahí me ubico adonde ir, me voy a ver a los amigos... pero bien, nunca me ha ido mal, bueno he visto varias secuencias de choques nomás... ha habido choques, todo eso...

Entrevistadora: Mjm

Juan: Pero es lo único que...

Entrevistadora: Ajá... Y vos ¿Tenés acceso a celulares, Internet?

Juan: No... A pesar de todo (no se entiende) me gustaba... quería ser una persona, pero ahora lo estoy haciendo como (no se entiende) carrera normal y... dicen de los que te leen la mente, neurólogos o no se... (No se entiende) pero la tecnología viene de todo el mundo...

Entrevistadora: Pero vos por ejemplo, en todos los días... ¿Usas celulares, usas Internet?

Juan: No... yo no (piensa) A veces se usar celular, pero... Internet muy raro, Internet lo sabe usar más mi hermano...

Entrevistadora: Mjm... Y en todos los viajes que vos haces adentro a para ir a otro lado adentro de la ciudad ¿Cuáles con las dificultades más frecuentes?

Juan: Dificultades más frecuentes (piensa) Bajar del colectivo y tener cuidado con los autos...

Entrevistadora: Mjm

Juan: Últimamente... eh... uno tiene que mirar para todos lados... yo que soy medio cieguito... soy, como le dicen, desprendimiento de retina nada más, pero... y mirar agachado nada más... por ahí levanto la cabeza y miro para todos lados y nada más... Pero hay calles que no sé, personalmente, son muy peligrosas... no digamos que es el Gran Buenos Aires (risas) pero si lo fuera, bueno...

Entrevistadora: ¿Por qué son peligrosas?

Juan: Y no se... porque yo veo que... se unen los motores, no se nunca... me ha llamado la atención y que he estudiado (no se entiende)

Entrevistadora: Mjm... Y... te hago... como para ir terminando ¿Cómo es la organización para poder realizar los viajes?

Juan: Y... espero el micro... no es que lo llamo por satélite porque no tengo una mente tecnológica (risas) o como decía un libro de los Testigos de Jehová que dice que va a existir un nuevo chip en la cabeza para que todos se puedan comunicar

Entrevistadora: Ajá

Juan: Yo no sabría eso... pero capaz que pueda ser que en otros países exista y eso molesta el sistema nervioso a los jóvenes y nos transmite a nosotros

Entrevistadora: Mjm

Juan: Puede ser algo así.... pero acá como llega tarde, como dice mi hermano que llegan todas las tecnologías tarde, todas... ponele un vehículo nuevo que nosotros vemos acá allá es viejo

Entrevistadora: Claro

Juan: En Estados Unidos, en Londres, adonde sea...

Entrevistadora: Y vos... para poder viajar acá, adentro de lo que es la ciudad de Mendoza ¿Cómo te organizas para hacer esos viajes?

Juan: Y según... si no es por amigos, es por motivos de trabajo o conocer ciudad de Mendoza porque yo uso más el abono, porque plata mucho no llevo... y a todo eso voy en colectivo... lo que no se mucho yo es a que persona la envenenarán, no sé yo, porque yo no viajo mucho en micro, los de corta distancia que le dicen... y en todo eso... he andado bien en los micros, siempre con gente conocida... me llaman por mi apodo nada más, Forrest, y yo antes iba a la escuela primaria especial, después fui primaria no sé si José Moreno o José Ortega, que está

en... bueno, José Estrada creo que es, y después ¿cómo se llama la que está en la Pedro Molina y Patricias Mendocinas? Bueno, empecé ahí, estuve años...

Entrevistadora: Y vos hoy, cuando tenés que viajar ¿Viajas solo o viajas acompañado?

Juan: (piensa) y (piensa) y yo viajo porque quiero... me gusta (no se entiende) porque voy a la biblioteca, a la cancha de futbol, no se... lugares que me llaman la atención como si fuera una persona grande... como todo fue de antes, como el Cabildo, el pre - Cabildo, bueno larga historia así... el que está en la Plaza Pedro del Castillo (piensa) Cacheuta...

Entrevistadora: Y esto que me decías recién, que por ahí viajas al centro para ir al médico o para hacer trámites, cuando vas hasta el centro para hacer actividades ¿Cómo te organizas? ¿Vas solo, con alguien?

Juan: No, voy solo... porque como soy una persona grande ya sé lo que hago y bueno, voy y me entretengo... eh... converso con personas que conozco yo y me conversan, a veces los mismos abuelitos... gente que conoce muy bien, se conoce todo el centro

Entrevistadora: Otra pregunta... ¿Cuál es tu ocupación en este momento? ¿Trabajas? ¿Estudias?

Juan: Estudiando nomas

Entrevistadora: Mjm... ¿Y tu edad?

Juan: Y mi edad 26 años... bah, no sé, me siento como una persona nueva, por ahí me siento como una persona nueva y por ahí me siento como una persona que esta fuera de combustible, como una forma de decir nada más

Entrevistadora: Y acá al bachillerato ¿En qué te venís?

Juan: Caminando

Entrevistadora: ¿Y te queda lejos?

Juan: Y me quedan... una, dos, tres... seis, seis cuadras... seis, siete cuadras

Entrevistadora: Bueno...

Juan: Bueno, muy charlante no soy, veo que son muy conversadores la gente, pero nada más... pero peligro que sienta, no siento nada... a veces como si fuera un miedo que me llevo, pero ya

estoy acostumbrado ya... una vez que me acostumbre, es como uno se acostumbra en un vehículo a conducir... uno se acostumbra a conducir, permanentemente conduciendo...

Entrevistadora: Bueno Juan, muchas gracias

Juan: Bueno

Luego caminamos nuevamente con Marta recorriendo el barrio y fuimos a la panadería de la familia de Marta donde pude entrevistar a ella y a su hermano. La panadería familiar está localizada en una de las calles principales de La Favorita

Entrevista 4

Marta tiene 25 años, está embarazada, vive con su marido, está estudiando en la Universidad y, como ya se dijo, es docente en el Bachillerato del barrio.

Entrevistadora: Bueno... ¿Cuáles son los motivos por los que vos viajas en la ciudad?

Marta: eh... viajo por... eh... por la facultad, por reuniones, por el médico, hacer trámites también, todo eso al centro... me muevo más que nada al centro, y después algunos lugares un poco más lejos, Guaymallén, lugares que también por el trabajo.

Entrevistadora: ¿Y en qué medio? ¿Qué usas para viajar?

Marta: Micro

Entrevistadora: Ajá

Marta: Siempre micro, voy y vengo en micro

Entrevistadora: ¿Y cómo es el tema del micro en cuánto a costos?

Marta: Y lo mismo.... ah... y bueno no, lo del trasbordo, te ayuda mucho entonces no es tan caro, pero bueno, si es un gasto a veces pero no es tan caro en relación a eso de que puedes hacer trasbordo, entonces aprovechas...

Entrevistadora: ¿Y siempre que viajas haces trasbordo?

Marta: La mayoría de las veces

Entrevistadora: Mjm

Marta: Si, porque a provecho a veces de bajar y hago de un lugar a otro y no camino, hago el trasbordo en el pleno centro

Entrevistadora: Mjm

Marta: Ahí mismo me subo y me bajo a unas cuadras... aprovecho...

Entrevistadora: Y... ¿Hay actividades que hagas acá adentro del barrio?

Marta: Si... bueno, el bachillerato es una, otro salir a visitar gente, ver a mi familia... esas cosas así...

Entrevistadora: Y adentro del barrio ¿en qué te movés?

Marta: Y en auto... mi casa queda lejos de acá, de lo que sería el centro (la entrevistada se refiere al centro de La Favorita) de lo que sería el centro para mi casa son 15 minutos caminando, entonces voy en auto... cuando me llevan...

Entrevistadora: Y ¿cómo es? este... ¿la experiencia durante los viajes?

Marta: Y serían...

Entrevistadora: Desde tu vivencia... desde lo personal

Marta: Y yo... en realidad a mí me gusta viajar en micro, por ahí no en las condiciones en las que se viaja... pero si por el hecho de que te relacionas con otras personas... te topas con alguien que no ves nunca, lo ves en el micro... eh, no tenés la responsabilidad de manejar... yo no sé manejar, entonces digo, prefiero andar en micro que aprender y tener un auto, porque para mí la responsabilidad la lleva el chofer...

Entrevistadora: Claro

Marta: Entonces vos podés ir haciendo otras cosas a medida que vas... ahí en el micro

Entrevistadora: Y ¿Cuáles son esas condiciones que vos me decías recién? Que te gustaba viajar, pero no esas condiciones ¿Cuáles son?

Marta: Y el tema de que hay mucha gente, demasiada gente, los horarios del micro que no pasa nunca... como el peligro también de que hay mucha gente en el micro, entonces el chofer a veces llena demasiado y no ve para ningún lado y vas todo el tiempo en peligro de que haya un accidente...

Entrevistadora: Este... y... en estos desplazamientos que vos haces, en estos viajes que haces, tanto en lo que es el barrio, como para ir a otras partes ¿Cuáles son las dificultades más frecuentes con las que te encontrás? Los problemas más comunes

Marta: Y sería la frecuencia del micro del barrio, por ahí también el hecho de que no te alcanzan en algunas paradas del centro, ni siquiera en horario pico porque no existe el horario pico, tenés horario pico todo el tiempo desde la mañana hasta la noche entonces eso te dificulta un montón porque vos tenés que planificar tu salida con una hora y media de anticipación

Entrevistadora: Claro...

Marta: Porque siempre te puede pasar algo en el trayecto

Entrevistadora: Claro

Marta: Tenés que esperar demasiado el micro... tenés que... o te lo tomas de toque o tenés que esperar 40 minutos... tomarme otro que no te lleva y caminar

Entrevistadora: Mjm

Marta: No tenés muchas opciones

Entrevistadora: ¿Y a la noche?

Marta: Y en la noche... hasta las 11 de la noche los micros pasan llenos, sigue llegando gente, son las 11 de la noche y la gente que vuelve de la ciudad al barrio... eh... tiene casi los mismos horarios de salida o hace otras cosas y hasta las 11 de la noche es lo mismo, no puedes tomarte un micro en la Plaza Independencia tenés que ir allá a la calle Córdoba, como las partes donde recién el micro está saliendo

Entrevistadora: Claro

Marta: Y eso no es muy bueno

Entrevistadora: ¿Y los fines de semana por ejemplo?

Marta: Y los fines de semana... el sábado es lo mismo, es peor porque la gente sale los sábados, sale más, yo no salgo mucho al cine ni nada de eso, pero si tengo reuniones que los sábados son bastante, pero también el micro lleno, la gente aprovecha de comprar... viste los sábados van de compras, tramites, saliditas entonces va muy lleno el micro... hay horarios que son las 5 de la tarde y no puedes tomarte el micro para ir al centro... también está el tema de que

te encontrás con turistas, así en el micro mismo vos te vas encontrando con turistas porque vienen al zoológico

Entrevistadora: Claro

Marta: Entonces la mayoría de la gente acá en el barrio está acostumbrada a dar indicaciones de como, donde es el zoológico... entonces se relaciona con un...

Entrevistadora: Hacen de guías...

Marta: Claro, viste... acá es el zoológico viste, le avisan y por ahí son, no sé, estadounidenses, canadienses, viste... no hablan un poquito de castellano pero como que la gente ya está acostumbrada a darse cuenta de que no es el barrio y le dicen ah bueno ¿vas al zoológico? es la parte más turística y se mezcla ahí también... eso es los fines de semana sobre todo... y que la gente da una mano, es como bastante servicial en esa parte... para que no lleguen acá al barrio, no se pierdan acá porque acá tienen más peligro de que le roben, entonces uno está acostumbrado a decir no, este no es del barrio y le preguntas ¿dónde va? existe como esa cuestión

Entrevistadora: Mjm... Y al momento de viajar ¿Cómo te organizas? ¿Hay alguna organización tuya, con tu familia, con los vecinos?

Marta: Y ahora... en realidad ahora en mi estado, estado de embarazo, tengo que organizarme en los horarios donde no haya tanta gente en el micro entonces hay una franja que desde las 09 30 hasta las 12 00 que yo sé que no hay tanta gente en el micro, entonces no se llena, porque por ahí me asfixio un poco si hay mucha gente viste, y para no esperar tanto los micros viste

Entrevistadora: Claro

Marta: Y (piensa) bueno eso, por ahí... más que nada mi familia tenemos el hecho de mis sobrinos que van al colegio y ahí si yo le cuido los sobrinos a mi cuñada, a mi hermana... tiene que ir con uno, mejor viajar con uno que con tres... tiene 3 hijos y uno es chiquitito, entonces cuidamos a uno, se queda con nosotros, sale con los otros... para que no se le pierda ninguno en el camino...

Entrevistadora: Claro... Y en cuanto (piensa) ¿Vos tenés acceso a celulares, Internet? ¿Cómo es?

Marta: Si, celular e Internet... no Internet en el celular, pero si Internet en la casa de mi hermano o acá en el cyber (no se entiende) y el celular también

Entrevistadora: ¿Y tenés posibilidades de usarlo?

Marta: Si, lo que es el celular todo el tiempo porque tenemos gratis algunos (señala hacia adentro donde está la familia), entre algunos de nosotros, nos llamamos todo el tiempo para saber cómo esta uno, como está el otro... más que nada eso, saber cómo están viste, mi familia...

Entrevistadora: Bueno, eso sería...

Después de haber realizado la entrevista a Marta recorrimos nuevamente la zona cercana para ver si Marta encontraba algún conocido a quien yo pudiera entrevistar, Marta no se encontró con ningún conocido que estuviera disponible y cuando estábamos por dar por finalizado el día de trabajo de campo, Marta vio que llegaba su hermano del trabajo, entonces volvimos a la panadería y entreviste al hermano de Marta.

Entrevista 5

Ángel es albañil, tiene 30 años y terminó la escuela secundaria. Actualmente trabaja, tiene hijos y vive con su pareja.

Entrevistadora: Bueno... la primera sería... ¿Cuáles son los motivos por los que vos trabajas adentro de la ciudad?

Ángel: Más que nada por lo que yo me estoy moviendo ahora es por el tema trabajo, por lo que más salgo, hago ese circuito... porque me queda muy en la otra punta, para el lado de Guaymallén... si o si tengo que moverme en el transporte público o ahora en el auto por tema de tiempo, pero... pero... más que nada por eso es que se ocupa...

Entrevistadora: ¿Y en qué?... ¿Qué medio usas para moverte frecuentemente?

Ángel: Anti – económico para mi es el auto, pero por ahí lo ocupo más que nada porque gano en tiempo... eh y por ahí por mi oficio que es albañil, el tiempo es el que te vale para hacer changas en estos laburos, y si no es colectivo... para allá son dos colectivos hasta Falabella, así que es la línea 3 de acá del barrio y después algún 2 que te deja o tomas directamente alguno solo que pasa, que esta como a una hora, pero ese te deja directamente ahí

Entrevistadora: Y recién me decías que el auto es anti – económico ¿Por qué?

Ángel: En mi caso es anti – económico porque anda en nafta, no lo tengo a gas, con gas vos haces un promedio de gasto semanal de 40 mangos... yo con este (señala hacia afuera donde está el auto) son un promedio de 30 pesos

Entrevistadora: Claro

Ángel: Entonces se nota... se nota el gasto y por ahí, como te digo, siempre ganas en tiempo, llenas temprano a tu casa, si te comes por ahí el despelote que son, que es el centro, los horarios pico te metes al centro y rabias, así que por ahí siempre evitas eso viste, tomas otros caminos vas directo, pero mayormente yo me estoy moviendo con tema colectivo, y con colectivo perdés tiempo, como te digo lo que ganas....

Entrevistadora: Esa es la diferencia digamos...

Ángel: Esa es la diferencia...

(Se interrumpe porque entra una persona a la panadería)

Entrevistadora: Y... en esto que hablábamos recién ¿Cuáles son los problemas más comunes que tenés al momento de viajar por la ciudad? En auto o en colectivo...

Ángel: Mira, siendo el colectivo de acá del barrio vos tenés un horario para salir, mejor dicho, tenés un horario en el que tenés que estar si o si porque es mucha la cantidad que viaja de gente.... una sola línea no da abasto para toda la población que hay acá en La Favorita entonces vos te tomas un colectivo en la entrada del barrio que ya viene con gente por los barrios nuevos que han hecho más abajo eh... y a dos paradas más ya no tenés colectivo entonces tenés que siempre estar jugando con eso, se atrasa un colectivo hace que vos llegues tarde al trabajo, entonces siempre los tomas en esos horarios.... Y por ahí lo que es bajar en auto es por ahí como te decía los horarios pico son los que más te complican, que como decirte... para poder salir al acceso, alguna de las calles importantes para salir a Guaymallén ponele que yo voy para allá... si te pasaste de las 7 y media de las mañana tenés taco, y eso te atrasa, más que nada cuando tenés que cumplir horario en el trabajo y eso son mayormente las dificultades, y otra, como maneja la gente... vas a la defensiva todo el día...

Entrevistadora: Y los viajes, por ejemplo... ¿Son cómodos, son seguros?

Ángel: Eh... siempre poniendo en comparación los dos... en colectivo vos vas con una seguridad de que vos te subís y llegas... a mi hasta ahora no me ha tocado nunca un accidente ni en colectivo, ni en auto.... pero... para mí en mi caso, los dos son cómodos... por ahí como

me gusta manejar me voy en el auto y voy tranquilo... pero más que nada, siempre estas a la defensiva con eso, con como maneja la gente

Entrevistadora: Claro...

Ángel: Eso es lo que por ahí te... meterte al pleno centro te acelera, tenés que ir viendo el que se te cruza, el que acelera, el que te frena... todos los problemas que hay al volante acá en Mendoza... como se dice que acá se maneja más o menos mal, eso lo ves en cada esquina, pero en colectivo es mucho más tranquilo, seguro que llegas directamente a destino, eso es lo bueno y lo haces por poca plata (risas)

Entrevistadora: Claro

Ángel: A comparación de moverte vos en tu movilidad

Entrevistadora: Mjm... Y ¿Tenés acceso a celulares, teléfono fijo, Internet?

Ángel: Yo sí, tenemos teléfono acá en la panadería y los otros teléfonos que es más que nada para ir comunicándose entre nosotros, acá en la familia y trabajo, siempre lo tenés, más que nada por laburo

Entrevistadora: Y eso facilita... por ejemplo... tus viajes...

Ángel: Y...

Entrevistadora: Te...

Ángel: Te alivia un poco el estar comunicado... yo bueno, mayormente salgo del barrio por temas de trabajo... siempre que vas atrasado o se comunican con vos porque tenés que ir a otro lado y en eso si te ayuda un montón porque muchas veces por ahí por no estar comunicado por ejemplo con mi jefe, muchas veces nos hemos desencontrado... hay veces que no tener para mandar un mensaje te complica... te complica... por ahí tenés que decirle específicamente donde vas a estar y bueno, eso se complica a veces cuando no tenés crédito que hace de cuenta que no tenés celular

Entrevistadora: Claro...

Ángel: Pero si, te alivia, te alivia... a mí en el tema trabajo, si te alivia

Entrevistadora: Y... Cómo te organizas vos, tu familia, tus vecinos para poder viajar digamos...

Ángel: Y mira, acá en el barrio con lo que es el tema de los colectivos podríamos estar mucho mejor para no tener un problema de... de... movilidades en los horarios pico del barrio cuando la gente se va a trabajar o viene de trabajar... Acá muchas veces se hicieron reuniones vecinales tratando juntar a los vecinos a... a como se hacen las cosas, a cortar una calle, a decir bueno, nosotros petitionamos esto, otra línea de colectivo, queremos que los recorridos sean más frecuentes... acá en el barrio siempre ha sido el problema de que de 1000, 10 son los que se mueven, entonces por ahí no tenés ayuda de tu vecino, yo te lo cuento así porque hemos estado con dirigentes vecinales, barriales de acá de la zona y muchas veces se han hecho juntadas para ir a discutir, se ha llamado a los medios, y cuando vos tenés una población que son más de 20.000 personas y te aparecen 5 pelagatos... no está, como decirte, no haces ruido... entonces ese ha sido uno de los problemas acá en la zona... Pero mayormente la gente organizarse con el tema del colectivo.... es... tener un orden para subir a colectivo y de ahí en más, nada más

Entrevistadora: Y vos en tu vida cotidiana con tu familia ¿Cómo se organizan? Por ejemplo para vos poder ir a trabajar, los chicos a la escuela...

Ángel: Y... lo que es la gorda que lleva los niños a la escuela sufre esos temas de los horarios pico, ella no toma el colectivo que pasa a las 12 35, 12 40 recién tiene que esperar el otro colectivo que viene cerca de la una y los niños entran a la una y media, llegas casi 15, 20 minutos tarde... entonces tenés (no se entiende) tenés que viajar con chicos, más que nada la gente que viaja con los niños... eh niños chiquitos, de jardín, primer grado... el micro lleno, que los choferes para hacer un aguante te lo suben hasta que el colectivo no de más y van... eh... porque, como decirte, en esos horarios no hay un recorrido firme y se mueve con colectivos... mi señora los va a dejar, vuelve y ya a la tarde si yo bajo a trabajar en colectivo los paso a buscar, me los traigo yo en colectivo o baja ella otra vez... pero son horarios... es ese el problema que tenemos... de los bondis, uno que se rompa, te complica la vida pero es porque tenemos una sola línea en la zona, si tuviéramos posibilidad de otra línea... habría que elegir... pero básicamente nos movemos en colectivo y es como te digo cuando baja en cantidad... lo que es más colegio, los horarios no dan, como yo bajar con el auto y volver a subir a traerlos, no dan los horarios... pero es lo que más te ocupa acá, el bondi (no se entiende)

Entrevistadora: Bueno, bueno... eso sería

Ángel: Bueno

Entrevistadora: Muchas gracias

Luego de unas semanas volví a La Favorita con la intención de realizar algunas entrevistas más a personas que vivan ahí. Esta vez el contacto fue a través de Belén, se le realizó la entrevista a ella y a un vecino más.

Entrevista 6

Entrevistadora: Bueno... por ahí... la primera pregunta...

(Se interrumpe)

Entrevistadora: La primera pregunta es ¿Cuáles son los motivos, las actividades por las que vos viajas de manera diaria, cotidiana dentro de la ciudad?

Belén: La primera es el trabajo... y el trabajo... por ahí alguna que otra vez que voy al centro o voy a los ensayos de la murga y esas cosas...

Entrevistadora: ¿Y acá adentro del barrio por ejemplo?

Belén: Y acá adentro del barrio... o para salir del barrio o como me muevo adentro del barrio...

Entrevistadora: Ajá... si hay algunas actividades o cosas por las que te muevas adentro del barrio

Belén: No... Acá adentro del barrio más que nada caminando, solamente si voy, solamente si voy a mi casa nos vamos en el auto pero la mayor parte del tiempo caminando o en la moto de mi novio

Entrevistadora: Mjm... Y ¿Cuáles son los medios que vos utilizas para viajar?

Belén: Eh... la moto... y el colectivo... para moverme (no se entiende)

Entrevistadora: Mjm... Y que implica para vos el uso de estos medios...

Belén: Y... el uso del colectivo es un trastorno mucho más grande que andar en moto ¿No? Por el tema de los horarios... de que... o sea, si pretendo llegar a tiempo a algún lugar y no puedo pensar en viajar en colectivo porque tengo que salir ¡una hora y media antes! para poder llegar... en cambio con la moto no, es más directo... pero también dependo de si está disponible o no quien me lleva....

Entrevistadora: Claro... ¿Y por ahí en la noche o los fines de semana? ¿Cómo es el hecho de viajar digamos, de moverse?

Belén: Mmm... No, en la noche, en la moto más que nada... pero no salgo mucho ni el fin de semana, ni nada... son muy pocos los lugares a los que vamos, pero en la noche tampoco en colectivo, no... En la mañana más que nada...

Entrevistadora: Mjm.... Y como es para digamos... la experiencia de estos viajes, desde tu vivencia, desde lo personal...

Belén: Y... como te decía... el colectivo es un trastorno... eh... acá... acá más que nada en este lugar porque... porque no puedes contar con llegar a tiempo a ningún lado, siempre o están llenos o no pasan a horario... en ese sentido es bastante traumante (Risas) tomarse un colectivo, terminas como muy alterado, más cuando lo haces todos los días... es como bastante feo diría yo

Entrevistadora: Mjm... Y en cuanto por ejemplo a comodidad, seguridad, tiempos ¿Como valorarías vos los viajes?

Belén: Y... me siento mucho más segura en una moto o en un auto, en alguna otra movilidad así, que en un colectivo...

Entrevistadora: Mjm

Belén: Y es mucho más rápido... y seguro

Entrevistadora: Mjm... Y... tenés posibilidades por ejemplo de acceso a tecnología como pueden ser celulares, teléfonos, Internet...

Belén: Y si...

Entrevistadora: Y como es para vos, si es que para vos la hay, que puede llegar a facilitarte el hecho de viajar por la ciudad por ejemplo...

Belén: ¿La tecnología?

Entrevistadora: Ajá

Belén: Y la verdad que no me facilitaría en mucho... porque sigo haciendo lo mismo, no creo que vaya a cambiar.... (Silencio)

Entrevistadora: Mjm... Y... como se organizan vos y tu familia para, o tu entorno cercano, para poder realmente concretar los viajes

Belén: Eh (Piensa) Y pensando en que si salís a tal hora, a qué hora llegas al destino básicamente...

Entrevistadora: Planificando digamos...

Belén: Claro, planificando... a qué hora salgo de acá llego a tal hora allá, a tal hora salgo allá me voy a tomar el micro a tal lado porque pasa vacío y ahí sí puedo venir...

Entrevistadora: Y para usar por ejemplo... me comentabas recién que tenías una moto pero que a veces dependías de si la podías usar o no ¿Cómo es esa organización?

Belén: ¡No! La moto es de mi novio...

Entrevistadora: Ah...

Belén: Entonces, si él trabaja yo no puedo andar... no le puedo pedir que me traiga o que me lleve... es cuando está desocupado y si tiene nafta (Risas)

Entrevistadora: ¿Y vos podés usarla cuando está disponible?

Belén: No, no... Me lleva él, por eso dependo también de si está disponible o no...

Entrevistadora: Mjm... Y también, recién me decías que el hecho de usar el colectivo podía ser bastante traumante... ¿Cuáles son las dificultades más comunes que vos te encontrás con esto de viajar por la ciudad y de los distintos medios que usas cotidianamente?

Belén: La dificultad es básicamente poder subirse... en el horario donde más lo necesitas, el horario de trabajo en la mañana, el horario de ir a buscar a los pibes a la escuela o de ir a llevarlos... porque colapsa y... es tanta la demanda que se tiene que no podés... y tenés también que estar pensando que si se te paso uno fuiste y llegaste tarde... entonces es eso el problema más grave y como más generalizado digamos

Entrevistadora: ¿Y en cuánto a costos?

Belén: Y en cuanto a costos... puede llegar a ser más barato, si tenés el abono sino es lo mismo me parece...

Entrevistadora: Mjm (Silencio) Te hago algunas otras preguntas como para terminar... ¿Dónde está localizada la vivienda? La zona más o menos

Belén: Y cerca del Barrio 31 de mayo que queda bastante alejado del centro digamos del barrio

Entrevistadora: Claro

Belén: Bastante alejado...

Entrevistadora: ¿Y tu ocupación?

Belén: Agente sanitario

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Belén: 20 años

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

Belén: Secundario completo...

Entrevistadora: Bueno... eso sería...

La última entrevista realizada en La Favorita fue hecha a Ramón, vecino de la zona que me presento Belén.

Entrevista 7

Entrevistadora: Las actividades por las que usted viaja o se mueve de manera cotidiana o frecuente, acá en la ciudad o en el barrio

Ramón: Si... acá yo... bueno, personalmente, yo viajo a veces viajo abajo porque como yo trabajo acá en mi casa, entonces viajo muy poco, casi los días domingos y los días domingos en cuanto a los micros ¡sí! los micros por ahí se demoran....

Entrevistadora: Mjm

Ramón: Pero bueno... y acá, yo a veces bajo en la semana pero muy poco como te digo, muy poco...

Entrevistadora: ¿Y acá adentro del barrio?

Ramón: ¿Cómo? (no se entiende)

Entrevistadora: ¿Qué cosas hace, hacia qué lugares va?

Ramón: No acá en el barrio... yo soy más tranquilo que... me la pasó en mi casa nomas y en mi trabajo, pero acá no, casi no me meto con nadie

Entrevistadora: Y por ejemplo para moverse dentro del barrio ¿Usted en lo qué hace digamos?

Ramón: Ah no, yo lo hago caminando o en bicicleta

Entrevistadora: ¿Y cómo digamos desde su experiencia, desde lo personal como valoraría los viajes que realiza? Tanto dentro del barrio como cuando va al centro o a la ciudad...

Ramón: ¿En qué sentido?

Entrevistadora: Y en cuanto por ejemplo a comodidad, seguridad, cosas que le gustan, cosas que no le gustan

Ramón: Y bueno, hay cosas que yo no te puedo decir mucho que me gustan o no me gustan... porque es como todo, es como la vida, viste... en todos lados es lo mismo, pasa lo mismo y hay gente buena y gente mala... y otra que si no me metes vos, yo no me he metido nunca, porque vivo la vida tranquila y no me meto en nada, viste... yo acá en el barrio nunca he tenido un problema viste, no he tenido un problema... incluso llevo más de 20 años acá y ni siquiera nunca me han robado... entonces yo no puedo decir, no acá son malos, acá este... en todos lados lo mismo, en todos lados, entonces donde vos vayas va a haber problemas por gente buena y gente mala, así que no puedo decir que el barrio era tan malo... ¡No! El mundo está malo, el mundo está perverso donde vos vayas... yo soy de Chile eh... en los barrios o poblaciones que le dicen en Chile hay gente buena y mala, viste... claro, si a vos no te gusta la gente mala no creo que te vais a meter con ellos porque no tenés amistades... no dejar que él siga su vida mientras no te hagan daños a vos, ni le hagan mal a la gente, que algunos zarpados si son medio tontos hacen daño a la gente por robarle pro cualquier cosa, están re (no se entiende) pero viste, como te digo en todo el mundo va a ser lo mismo la vida, y cada año va a ser peor...

Entrevistadora: ¿Y cuándo Usted anda adentro del barrio caminando o en bicicleta, cuáles son las dificultades o los problemas más comunes con los que se encuentra?

Ramón: No, por eso te digo...

Entrevistadora: Pero en el sentido mismo de viajar digamos

Ramón: Pero viajar en qué sentido

Entrevistadora: En el hecho de ir caminando

Ramón: No, por eso te digo, que cada uno tiene su ritmo de vida y cada uno si se mete con alguien que es conflictivo va a tener problemas...

Entrevistadora: Y con el tema no se... lo que puede ser el estado de las calles por ejemplo, en ese sentido...

Ramón : Ah las calles... claro lo que pasa con las calles de este barrio, están empezando, hace poco están empezando a arreglar, a poner gas, a poner las cunetas, a poner no se cuanta cosa... entonces siempre están haciendo tirar las calles, viste como están... yo creo que para hacer una cosa buena, buena, tienen que arreglar todo primero, bien arreglado y después hacer algo, pavimentar bien las calles... las veredas, dejarlas bien, bien a nivel... pero de aquí a cuando... no se

Entrevistadora: Y cómo están las calles hoy ¿Ud. siente que le afecta en algo para el hecho de andar caminando o andar en bicicleta?

Ramón: Por eso te digo, vos ves las calles, no están buenas

Entrevistadora: Mjm

Ramón: No están buenas ni siquiera para los autos, ni siquiera para los micros... porque los pozos, esos pocitos chicos nomas, vos sabes los problemas que le hace a todo lo que es mecánica... un salto, un topón, un pozo ya se enchueco un tornillo, se quebró un eje o cualquier cosa... pero de aquí ¿Cuándo? ¿Cuándo?

Entrevistadora: Claro

Ramón: No vas a venir ni vos ni yo a decir, que no somos ni multimillonarios para decir, bueno yo arreglo las calles, arreglo todo y se termina de una vez por todas... no, porque esto ya lo manejan los políticos...

Entrevistadora: Mjm

Ramón: El gobierno y si ellos no hacen nada... en qué quedamos nosotros, no hacemos nada... ellos tienen el poder, nosotros no tenemos el poder entonces no podemos hacer nada... entonces las calles, vos ves en todos los barrios es la misma cosa y entonces por eso te digo, si acá, en este barrio, en cualquier barrio la gente no puede hacer nada... son los políticos, son los que están arriba, son ellos los que tienen que decir y decir que seguir

Entrevistadora: Claro

Ramón: Porque el poder está ahí

Entrevistadora: Mjm

Ramón: Entendés... entonces no, es lo mismo que decirle a la burguesía mire acá hay que hacerlo así, hacerlo asa... no, no te van a hacer caso porque (no se entiende) ellos hacen lo que quieren y a quien quieren toman preso y a quien quieren le pegan... el mundo anda así

Entrevistadora: Y Ud. también me comentaba recién que los fines de semana iba hacia la ciudad ¿Cómo es eso digamos?

Ramón: Tomar el micro y bajas y llegas a la ciudad (risas) bueno como todo viste... llegas vas a comprar, vas a tomar (no se entiende)

Entrevistadora: ¿Y cómo es ese viaje en colectivo?

Ramón : Según porque acá los colectivos por ahí te hacen poco los colectivos... entonces por ahí... te demoras porque vienen a veces ya llenos o bajan llenos y ya tenés que esperar al otro y de aquí que llegue el otro, pasan 10, 15 minutos entonces hay poco colectivo, pero eso lo vienen luchando, lo vienen viendo pero hace años ya y siempre lo mismo como te digo, es todo lo mismo... que voy a hacer lo que (no se entiende) que se yo por las calles hablando, sobre los micros, sobre esto... y los políticos no ponen de su parte, y no ponen ellos que tienen el poder y que ellos tienen que hacer las cosas... de nada te sirve a vos de llorar pues, llorarlos...

Entrevistadora: Y Ud. tiene posibilidades de por ejemplo acceso a tecnología como pueden ser celulares, Internet

(Se interrumpe porque dialoga con otra persona)

Ramón: Y yo no, no tengo posibilidades de nada yo, porque yo trabajo en mi trabajo viste, porque yo hago chacarita y pintura de autos, entendés... ahora estoy trabajando aquí, ayudando, colocando (no se entiende) pero mi oficio es chapería y pintura de autos...

Entrevistadora: Ajá

Ramón: Y es relativo eso para mí porque yo hace poco empecé acá en el barrio

Entrevistadora: Ajá

Ramón: A veces tengo y a veces no tengo

Entrevistadora: Claro

Ramón: Porque si tuviera trabajo ya no estaría acá tampoco ayudándole a él

Entrevistadora: Mjm

Ramón: Entonces es relativo eso, hasta que no te agarre un cliente, una cantidad de personas clientes tuyos para que tengáis laburo todos los días... y al no tener, yo estoy una semana sin trabajo, unos par de días... si me sale algo por ahí ya sea de albañilería o colocar alguna reja lo hago viste, pero ya de momento cuando ya uno tiene sus clientes... todo gente que lo conoce y van viendo, con cantidad de clientes ya no tiene tiempo

Entrevistadora: Mjm

Ramón: Eso ya cuando trabajas en lo que es lo tuyo... es así, esa es toda tu vida, y en cuanto a tecnología casi yo no tengo mucho... a manejar una computadora (no se entiende) se perdió... porque nunca he tenido tampoco...

Entrevistadora: ¿Y celulares, teléfonos fijos?

Ramón: Y los celulares si los puedo hablar, si no hay problema... lo que pasa es que a veces los celulares es un problema grande que tiene toda clase de persona y las empresas son que te roban... yo una vez cargue 20 pesos y con los 20 pesos hice dos llamadas cortitas y después fui a llamar y no tenía crédito ¿Adónde vas a ir a reclamar vos? ¿Quién te va a dar el apoyo a vos si vas solo? Es como (no se entiende), si una puerta es finita (no se entiende) pero si son muchos y muchos se unen, ya es más... pero nunca, nunca... no voy a ir allá "oye tienes celular, ¿Me puedes acompañar?" no, ni te va a dar bolilla, te van a dejar solo, si total van a decir "yo tengo plata", bueno si el que tiene plata no va, no ayuda al otro... entonces, morir, morir ahí nomas y seguir adelante nomas la vida... cuando tengo plata le echo un poquito al celular y bueno tengo celular y me pueden llamar ¡Y si te roban, te roban nomas! No te queda otra que vas a hacer, entonces es así la vida viste... la vida es así...

Entrevistadora: Y hay alguna... no sé si Ud. con su entorno más cercano, como puede ser la familia

Ramón: Yo no tengo familia, estoy solo acá en Mendoza... pero en cuanto a los vecinos siempre me he llevado bien, es que yo no soy kilomberto (no se entiende), no meto bulla hasta cierta hora... lo que pasa es que va en cada persona, hay cada persona... o sea que no le interesa el tema, si mete bulla tarde en la noche, o si anda borracho, volado, le tira una piedra a alguien... no le importa viste, hay gente así según sus pensamientos y cómo andan... pero yo, yo nunca he tenido problemas, date cuenta que yo acá llevo más de 20 años y no he tenido nunca ningún

problema... he andado en la calle, he tomado micro, he andado con los vecinos todo eso... incluso estuve allá mucho más arriba... donde están... mucho más conflicto era, nunca, ni siquiera con los volados, ni los chorros, ni los ladrones, ni nada, nunca... como yo te digo, es el modo de vida que lleve uno

Entrevistadora: Mjm

Ramón: Entendés, es así... Por eso digo, yo he vivido en el Barrio San Martín, he vivido acá, he vivido allá en Olivares estuve un año... nunca he tenido problemas con la gente, es como te digo, si vos te metes con esas personas, si que vas a tener problemas... viste, pero si vos no te metes y te alejas de lo que no te conviene, bueno, no vas a tener problemas... si tengo amigos que son, pero hola y chau nomas, vos hace tu vida y yo hago la mía, es lo mejor, viste, es así... entonces acá yo no he tenido nunca problemas

Entrevistadora: ¿Y Ud. se organiza de alguna manera para poder realizar estos viajes?

Ramón: En qué sentido en el micro

Entrevistadora: En el micro, caminando o como sea

Ramón: Ah no... Pero no se a que querés llegar tu...

Entrevistadora: Si se organiza de alguna manera en particular, si hay alguna planificación para poder moverse digamos

Ramón: No... Como te estoy diciendo, como ya te lo he dicho ya, aquí es caminar nomas y si querés bajar al centro está el micro... y es todo... lo que tengo que hacer, nada más

Entrevistadora: ¿Y sin ningún problema digamos?

Ramón: No, yo no he tenido problemas... el problema sabes cuál es con el micro que acá el barrio es grande y entonces por ahí se hacen pocos los colectivos, entonces van muy llenos y ya no pueden alzar más gente... entonces te tardan 15, 20 minutos más

Entrevistadora: Claro

Ramón: Ese es el problema... pero yo acá, no, no he tenido nunca problema... acá tenés una bicicleta andas en bicicleta, el que tiene moto bueno anda en moto y así ¿Entendés? Pero bueno, es así la vida

Entrevistadora: Bueno, eso sería

Ramón: Bueno y ojala que te vaya bien....

Entrevistas en la zona del Barrio Sanidad – El Challao:

Al mismo tiempo que realizaba las entrevistas en La Favorita, iba estableciendo contactos y realizando entrevistas a vecinos de los barrios del Sanidad al Challao.

La primera entrevista a un vecino del Barrio Sanidad fue con Manuel, la entrevista se realizó en un café del microcentro de la ciudad, en las proximidades del trabajo del entrevistado, por lo cual no fue posible en el momento previo a la realización de la entrevista observar aspectos vinculados a la movilidad en la zona donde vive el entrevistado.

Entrevista 1

Entrevistadora: Bueno... una de las primeras preguntas es ¿Cuáles son los motivos por los que vos viajas dentro de la ciudad?

Manuel: Eh... prácticamente por movilidad hacia el trabajo y porque prácticamente vivís en una zona que es prácticamente alejada de todo... allá únicamente, lo único que hay es... ahora han puesto un supermercado cerca, pero recién han empezado a desarrollar centros comerciales, digamos que todavía se mantiene como una zona, digamos, no sé si aislada, pero se toma como alejada... esta bueno todavía como lugar para vivir, en el sentido de que es... al estar alejado, la única gente que transita por allá, es prácticamente la que... la que vive, la que va puntualmente por algo, entonces eso por ahí es lo que a la gente le seduce de irse para allá, pero después, todo ocurre acá (la entrevista se realizó en el microcentro de Capital) o acá en el centro, o si o si en otro lado donde si o si hay que trasladarse... yo por mi trabajo tengo que si o si venir para acá, pero mi señora o a gente que conozco también por cualquier cosa que quiere hacer, ir al médico, ir al centro comercial, ir a su propio trabajo.. Eh... o juntarse simplemente a tomar un café, tiene que si o si trasladarse para hacerlo

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Sobre todo también por la poca cantidad de gente que vive allá

Entrevistadora: Mjm

Manuel: Es muy raro que... solo tu círculo de amistad o de gente de trabajo sea de allá arriba... por lo menos en nuestra experiencia... nosotros hace 6 años que vivimos ahí, por ahí otra gente que viva hace más tiempo tiene las cosas armadas de otra manera

Entrevistadora: Claro

Manuel: Se me ocurre...

Entrevistadora: Claro... y... ¿qué medio utilizas vos para viajar dentro de la ciudad?

Manuel: Auto... hemos usado el colectivo, como te decía recién (el entrevistado refiere a la charla antes de comenzar la entrevista), pero muy pocas veces... el servicio nos parece que es muy bueno porque es muy directo, lo que si tiene es que es muy poco, muy poco la frecuencia con la que pasa, la frecuencia en realidad pero... eh... nosotros lo hacemos en auto, mi señora y yo en auto, tenemos dos autos así que nos manejamos con auto los dos...

Entrevistadora: ¿Y que implica tener un auto? En cuanto a costos como familia, por ejemplo

Manuel: Mira... nosotros eh... hay dos cosas en realidad con lo que lo puedes llegar a evaluar por lo menos en nuestro caso, el costo económico y el costo de la comodidad y de la independencia que podemos tener como... como integrantes de la familia que queremos trasladarnos (no se entiende) el costo económico para nosotros no es alto porque son herramientas de trabajo... por que justamente, yo lo uso para venir a trabajar

(Se interrumpe porque la mesera trae el pedido y nos cobra)

Manuel: Como te digo... nosotros lo evaluamos, a nivel costo económico y a nivel costo de comodidad... para nosotros tener un auto no es ni siquiera una inversión, nada, es simplemente una comodidad, para mi es una herramienta de trabajo fundamental porque si yo no tengo el vehículo no puedo... porque aparte de este trabajo tengo otro más en Godoy Cruz que es prácticamente lo mismo y tengo que estar permanente dando vuelta... eh... y aparte tenemos lo que te contaba en Potrerillos, o sea que si o si necesitaríamos el auto, pero más allá de eso, tener una independencia de manejar nuestro tiempo de otra manera

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Entonces, el costo económico si lo comparas con moverte con el transporte público lógicamente es abismal la diferencia... pero... nosotros hemos notado también que en la zona donde vivimos cada vez hay más autos, te puedo decir que en el barrio... o ha cambiado ahora o no sé cuál es la tendencia pero la mayoría de las casas del barrio donde yo vivo son casas de grandes dimensiones... o sea de dimensiones que ahora no se hacen... y la mayoría en su momento anularon las cocheras y hoy todos los autos duermen afuera, entonces por eso te digo que te das cuenta la cantidad, como se está incrementando...

Entrevistadora: Por casa la cantidad de autos...

Manuel: Nosotros hasta hace poco hemos alquilado siempre allá... ahora tenemos nuestra casa pero en todas las casas donde hemos ido alquilando, las cocheras, o entra un auto justo o la eliminaron... teniendo espacio en las casas, que vos decís, no se justifica... se ve que antes la gente o no lo usaba o solo tenía un auto y yo hoy te comento, que yo me doy cuenta de eso, la mayoría o le está haciendo nuevamente las cocheras o todos los autos duermen afuera... como que la gente está buscando tener el auto como comodidad, me parece...

Entrevistadora: Mjm... Y en estos viajes que haces adentro de la ciudad ¿Cuáles son las dificultades o los problemas más comunes con los que te encontrás?

Manuel: Eh... el único problema con el que te encontrás es un horario pico que es a las 8... entre las 8 y las 8 y media de la mañana

Entrevistadora: Mjm

Manuel: Pero es un problema que en vez de llegar en 10 minutos... llegas en 15 minutos, por lo menos yo a mi destino que es el centro, me meto justamente en pleno centro... pero han hecho varias vías de entrada al centro o del centro hacia el barrio que me parece que eso ha ido aliviando porque hay una entrada... para los que van más al norte digamos, al noroeste que es lo que sería el Challao o los barrios que están más en la bajada de Regalado Olguín toman justamente por Regalado Olguín, tanto para subir como para bajar

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Esta la subida de la Universidad Nacional de Cuyo que ahora han implementado poner una doble línea en la Av. Champagnat que es la de allá arriba para evitar que se metan, creo que es para evitar tanto tránsito por la Universidad que me parece perfecto.... pero es una vía que para subir todavía se puede usar que aliviana la entrada por el Parque

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Y aparte tenés otra entrada que es la que sube por el barrio SUPE

Entrevistadora: Mjm

Manuel: ¿Te ubicas cuál es?

Entrevistadora: Eh... si

Manuel: Que esta por el puente Baigorria creo que se llama... entonces tenés 4 accesos y 4 bajadas que eso aliviana un poco... yo no veo inconvenientes... de hecho a la hora de comprar nosotros la propiedad para quedarnos a vivir analizamos justamente eso... son 5 minutos de reloj entre ir y venir teniendo auto... teniendo colectivo en el momento en el que lo tomas, el colectivo llega en 20 minutos... o sea, es muy rápido, el problema es que pase

Entrevistadora: Claro

Manuel: Pero una vez que pasa, llega o sube, en un segundo y eso que cuando sube pasa por la Universidad, va frenando...

Entrevistadora: Claro

Manuel: Cuando baja también, pero es más cuando sube que va lleno... nada más, pero no hay inconvenientes... ninguno

Entrevistadora: Y tenés por ejemplo acceso a tecnología como pueden ser celulares, Internet

Manuel: Si, absolutamente, todo... todo, líneas telefónicas hay, celulares por lo menos nosotros andan muy bien... eh... en un momento nosotros en esa zona también tiene, te digo el caso de Direct TV que ofrece Internet satelital... la zona donde estamos nosotros lo recibe, el Challao ya no

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Digamos que en la zona donde estamos nosotros hay absolutamente todo, los servicios también están... la tecnología, todo...

Entrevistadora: ¿Y cómo es el uso de la tecnología, hay alguna dificultad o se puede usar sin inconvenientes?

Manuel: Nuestra experiencia, sin inconvenientes, ninguna... tanto teléfono como Internet 10 puntos y hace bastante también que no hay problemas de... de servicio eléctrico, que antes si , porque tengo muchos amigos que nacieron ahí y ocurría todo el tiempo, cortes de luz... la zona de allá arriba era la que primero se le cortaba el agua, la que primero se le cortaba la luz en las tormentas... hace rato que no pasa... hace poco ha pasado pero lo solucionan ahí inmediato y de hecho están desarrollando mucho ahora sistemas de agua, de cisternas de agua, por el crecimiento que se está desarrollando allá arriba, de construcciones de más barrio todo, han construido muchas cisternas y están mejorando digamos... todo el tiempo, o sea que creo que va a ser cada vez mejor...

Entrevistadora: Y en cuanto a esto de viajar dentro de la ciudad ¿Cómo es tu experiencia? ¿Tus viajes son cómodos? ¿Son seguros?

Manuel: ¿En qué sentido? O sea... ¿En mi viaje, en mi coche?

Entrevistadora: Ajá...

Manuel: Si... o sea, no noto... no es un stress pero ni cerca tener que venir, moverse hasta acá o viajar para allá en absoluto, nada... es todo por zonas que son prácticamente seguras, creo yo, porque en 6 años nunca he tenido... ni un incidente, ni he visto incidentes... he visto... te diría, casi nunca he visto un accidente de gente que se esté moviendo por lo mismo que yo en ese horario...

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Si te puede pasar que ves accidentes de la madrugada porque es una zona de allá arriba que está un poco más liberada, en el sentido de que allá arriba la gente no respeta los semáforos de la Av. Champagnat pero eso solo pasa en la madrugada, o sea, puedes encontrarte con algún accidente que te traba el tránsito pero que fuera de la madrugada... te diría que casi perfecto...

Entrevistadora: ¿Y ustedes para moverse en la noche o los fines de semana cómo es?

Manuel: No... igual, no hay... evitamos los dos extremos, tanto la subida por Godoy Cruz como por Las Heras la evitamos después de cierto horario, si estamos en Las Heras y tenemos que subir no subimos por aquella por una cuestión de que pasas por barrios que si te arriesgas y yo tengo nenes chicos prefiero perder más tiempo, involucrarme al centro que a esa hora no hay tránsito y subir por el Parque... que el Parque... hay varios controles ahora que le hacen a los taxis que un poco de seguridad te dan... como te decía recién, nunca he visto un incidente ni subiendo de noche, anoche por ejemplo subí a la una y media por el medio del Parque, no hay gente, no sé si es una campaña que han hecho... pero no veo gente de ningún tipo, no veo vandalismo, no veo gente que ande paseando... no....

Entrevistadora: Y más allá de eso... ¿No hay problemas digamos para desplazarse en la noche o los fines de semana?

Manuel: No, no.... la única restricción la hace la UNC que me parece perfecto pero bueno... el camino de la UNC es una alternativa que ha buscado la gente de allá que no debería existir... o sea porque yo veo que complica el circuito y... y aumenta el tránsito en la UNC cuando la UNC es específicamente para lo que es.... es la Ciudad Universitaria y no debería haber tránsito de

paso, más que los colectivos y la gente que va ahí... eso es lo único que se cierra los domingos, que se cierra a la noche después de un horario para evitar justamente problemas... pero tenés las vías de acceso, no hay ningún problema... no pasa nada, en ese sentido no pasa nada...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y cómo es la organización de tu familia, si es que la hay digamos, para que cada uno de ustedes pueda viajar?

Manuel: ¿En qué sentido?

Entrevistadora: Y si hay alguna organización, alguna estrategia

Manuel: Nos movemos con mucha libertad... muy muy mucha libertad, no se me había ocurrido nunca... lo de planificar algo... pero nada, normal como alguien que vive en pleno centro o en cualquier otra zona que este con acceso a cualquier cosa cercana, igual...

Entrevistadora: Y cuando decís nos movemos con total libertad... esa total libertad ¿A qué se debe?

Manuel: Y mira... yo creo que es por lo que te digo, tenés fácil acceso a todos lados... tenés buenos accesos, están muy bien hechas las calles... por ahora son amplias, eso va a dejar de ser amplio el día que la superpoblación de vehículos siga creciendo como está creciendo va a empezar a quedar chico... pero hoy no tenés el problema de tener que planificar salgo a una hora para no llegar tarde, o salgo a otra hora...

Entrevistadora: Claro...

Manuel: Como te decía, el único horario pico es a las 8 y media por el movimiento que hay de los chicos al colegio, en época de vacaciones, a la hora que se te ocurra moverte... inclusive ahora el Parque... la salida al Parque están haciendo, viste que están remodelando...

Entrevistadora: Sí, arreglando los portones

Manuel: Bueno... eso creo que debe llevar dos meses ya.... y las vías de ingreso y egreso es una por cada lado... en horario pico se arma una cola que se pueden juntar 30 autos parados eso es lo máximo, hora pico, hoy yo baje a las 9 y el tránsito era normal... con una sola puertita la del costado, cuando está abierto normal, nunca, nunca hay congestionamiento, nada....

Entrevistadora: Bueno, para finalizar algunas preguntas ¿La vivienda dónde está localizada?

Manuel: En el Barrio Sanidad

Entrevistadora: ¿Y tu ocupación?

Manuel: Tengo una empresa de limpieza y las cabañas en Potrerillos

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Manuel: 32

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

Manuel: Secundario completo.

Entrevistadora: Bueno, eso sería todo.

Entrevista 2

Al día siguiente se realizó la entrevista a Laura, también esta entrevista fue realizada en el lugar de trabajo, también se pactó como punto de encuentro el lugar de trabajo de la entrevistada por pedido de esta.

Entrevistadora: Bueno... una de las primeras preguntas... ¿Cuáles son los motivos por los que viajas dentro de la ciudad de manera frecuente o habitual?

Laura: Bueno... por el trabajo, generalmente me desplazo de mi casa acá a la Universidad... este... por los niños cuando van a la escuela o a las actividades que ellos tienen o por mis propias actividades que no son laborales

Entrevistadora: Mjm

Laura: Este... también para ver a mi familia, que no viven en el mismo lugar que yo...

Entrevistadora: ¿Y cuáles son los medios que utilizas para desplazarte?

Laura: Auto

Entrevistadora: Mjm

Laura: Solamente... Siempre.

Entrevistadora: ¿Y qué implica el uso de estos medios? En cuanto a costos, dificultades, comodidades...

Laura: Claro... no, en el caso mío es comodidad ¿no cierto? porque viviendo lejos o un poquito alejado del centro, el auto me facilita mucho en tiempo, si tuviese que utilizar el transporte público, que hay, que pasa por la puerta de mi casa incluso... pero perdería muchísimo más tiempo en cada trayecto

Entrevistadora: ¿Y en cuánto a costos?

Laura: Y... a ver me imagino que es más caro andar en auto que en colectivo, pero en taxi sería mucho más que en auto porque son distancias no tan cortas, así que... en balance, me parece que conviene el auto

Entrevistadora: ¿Y tenés posibilidades de acceso a tecnología cómo pueden ser celulares, Internet?

Laura: Si, todo

Entrevistadora: Mjm

Laura: Tengo todo, tengo Internet, Direct TV, celular, tengo teléfono fijo

Entrevistadora: Y en relación a los desplazamientos ¿Cómo pensás que puede ser esa relación? ¿Los facilita? el hecho de acceder a cierta tecnología

Laura: Y algunas cosas si... que se yo, pagos de servicios, que no es necesario ir hasta el banco sino que uno lo hace directamente a través del home banking... este y algunas relaciones, que uno bueno, habla por teléfono o chatea y tenés un contacto que desplazándose sería más difícil...

Entrevistadora: Claro...

Laura: Algunas cosas si, facilita

Entrevistadora: Claro... Y en cuanto a lo qué es la experiencia de viajar por la ciudad

Laura: Ajá...

Entrevistadora: Vos podrías describirme un día tuyo, un día cotidiano sobre todo en relación al momento de realizar viajes por la ciudad

Laura: Bueno un día normal en mi vida digamos... es un día en el que vengo de mi casa en El Challao hasta la facultad en la mañana, es una avenida bastante cómoda digamos, el trayecto se hace muy rápido, porque la Champagnat es cómoda... al mediodía vuelvo a mi casa, en la

tarde puedo volver a hacer el mismo trayecto y probablemente en la tarde pueda ir hasta el centro a buscar a los chicos a las actividades que ellos hacen o a llevar o voy yo a un club...

Entrevistadora: Mjm ¿Y cuáles son los problemas como más comunes con los que te encontrás digamos? O las dificultades

Laura: Y... no... Me parece que el tránsito que en la ciudad de Mendoza se ha incrementado y por lo tanto complicado mucho en los últimos años... para hacer la misma distancia que hace 5 años uno necesita más tiempo.... este... los semáforos... la cantidad excesiva de semáforos que hay también hace que el tránsito sea más lento... necesito más tiempo que antes para llegar a los mismo lugares

Entrevistadora: Y en términos generales ¿Cómo valorarías ese viaje?

Laura: (Piensa)

Entrevistadora: Si te es cómodo, seguro o todo lo contrario

Laura: Mmm... No... Si, seguro si y cómodo también, al tener la posibilidad de tener auto me parece que es cómodo... este lo único es que es un poco molesto esto del tránsito sobre todo metiéndose en el nudo del centro digamos pero yo tengo trayectos que le escapan bastante al centro, así que...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y cómo se organizan vos y tu entorno más cercano, digamos, para poder concretar los viajes cotidianos? ¿Hay alguna organización, planificación familiar?

Laura: Si... incluso nosotros tenemos amigos que viven cerca y por ejemplo, tanto la escuela como las actividades de los niños, tanto las de la mañana como algunas que ellos hacen en la tarde compartimos los viajes, está dividido que día que llevamos nosotros o traen o llevan ellos o... uno lleva y otro trae...

Entrevistadora: Mjm

Laura: Eso lo tengo bastante racionalizado digamos para no... Para no tener que perder tanto tiempo...

Entrevistadora: Mjm... Bueno y cómo para ir terminando ¿En qué barrio está localizada la vivienda?

Laura: No es un barrio... está en la zona del circuito chico del Challao que es entre la Villa Maristas, el Camping de Periodistas, el Camping de ATSA... no sé si conoces por ahí

Entrevistadora: Mjm

Laura: Un barrio y algunas casas esporádicas...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y tu ocupación?

Laura: Socióloga... profesora acá en la carrera de Sociología en la Facultad

Entrevistadora: ¿Y el máximo nivel educativo alcanzado?

Laura: Doctora

Entrevistadora: ¿Y la edad?

Laura: 41

Entrevistadora: Bueno, eso sería todo...

Entrevista 3

Luego de realizar la entrevista a Laura me reuní con su sobrino Pablo en el centro para realizar la entrevista.

Entrevistadora: Bueno, la primera pregunta... ¿Cuáles son los motivos, las actividades por las que vos viajas dentro de la ciudad?

Pablo: eh... por obligaciones, trabajo, facultad y para... por vida social, juntarme con gente, nada más...

Entrevistadora: ¿Y en qué medio?

Pablo: Micro... micro...

Entrevistadora: ¿Y qué implica el uso de este medio?

Pablo: Y es raro... es raro, porque implica salir una hora y media antes a cualquier lugar que quieras llegar porque no tiene horarios fijos, tenés que irte a la parada y esperar que pase... te forma una disciplina de salir una hora y media antes a todos los lugares a los que vayas cosa que esta buena y no tan buena... cuando llueve y hace frío, irte una hora y media antes, no está bueno...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y en cuánto a costos?

Pablo: Es barato... el costo no implica una diferencia, si generalmente cuando muchos se toman un micro, vos te tomas dos... pero hoy en día con el transbordo y con el abono universitario, no me significa mucho costo

Entrevistadora: ¿Y cuáles son las dificultades que vos te encontrás de manera frecuente en el uso de este medio digamos?

Pablo: eh... no llegar a tiempo a los lugares... por ejemplo tenés que salir a la mañana a trabajar y el micro no pase y llegar tarde al trabajo, y tenés un jefe que no le importa si el micro paso o no paso, importa si llegaste a tiempo o no a trabajar... eh... entonces ese es un problema.. eh... segundo problema muchísimas veces... está lleno de construcciones, entonces hay muchísimas veces que viene lleno el micro, a la salida de la construcción viene lleno... yo justo estoy en la mitad del recorrido, entre el punto final y el centro... entonces, cuando sube el micro, sube tranquilo, pero no me voy a tomar el micro cuando sube hasta el último lugar del Challao que es el mirador antes de volver, y cuando vuelve ya vuelve lleno porque toda la gente sale de trabajar y vuelve lleno... entonces a veces necesitas 2, 3 horas que pasa el micro y no podes tomarte ninguno... ese es el mayor problema

Entrevistadora: ¿Y tenés posibilidades de acceder a cierta tecnología como pueden ser celulares, Internet?

Pablo: Si, hoy en día si, allá arriba podes... anda más lento y todo, pero podes

Entrevistadora: ¿Y cómo sentís que puede facilitar o dificultar el tema de viajar? La cuestión de acceder a cierta tecnología

Pablo: Al tema de viajar... y me facilita el tema de los recorridos de los micros, el viaje y los horarios, te metes a una página donde te dicen los horarios... el tema de si ha cambiado el recorrido que te avisa... pero meramente informático, o sea que te hayas olvidado o que haya cambiado algo y para informarte... a la hora de viajar no me sirve de nada.

Entrevistadora: ¿Y cómo es la experiencia de viajar por la ciudad? Si podrías describirme en ese sentido un día tuyo, sobre todo en cuanto a lo que significa viajar por la ciudad...

Pablo: Un día mío ¿Qué significa? Levantarme temprano para ir a esperar el micro porque no sabes a qué hora pasa... entonces levantarse muy temprano, dos horas, dos horas y medias antes de entrar al trabajo, yo me levanto, me baño y salgo a la parada, estoy esperándolo lo que lo tenga que esperar... cosa que significa que si paso rápido llegue una hora antes al trabajo, o sea si de casualidad paso rápido llegue una hora antes al trabajo y capaz te quedas

en la vereda esperando que abra y entras, o paso lento, o sea se tardo y llegaste bien... después de ahí en más significa salir del trabajo y estar constantemente con los micros... salís del trabajo vas a la parada de micro, en micro a la Universidad, salís de la Universidad vas a la parada de micro y a la casa de vuelta... implica estar moviéndote todo el día en micro y estar dependiendo todo el día de que pase... estas dependiendo todo el día de otra persona que no sos vos, eso para mí es lo más significativo.

Entrevistadora: Mjm... ¿Y cómo valorarías ese viaje en cuanto a lo que puede ser por ejemplo comodidad o seguridad o confortabilidad?

Pablo: Mmm... Y que no me tengo que ir caminando, generalmente tiendo a comparar las cosas, a comparación de irme caminando, si es más seguro, es más rápido

(Se interrumpe porque saludamos a una persona)

Pablo: Es más rápido, es mejor pero... pero... y es económico, eso son los valores que yo le veo... que es económico y que quieras que no, si tuvieras que irte caminando llegarías mucho más tarde, tendrías que salir mucho antes...

Entrevistadora: Y... ¿Cuáles son los problemas más comunes o las dificultades más frecuentes con las que vos te encontrás al moverte dentro de la ciudad, al viajar?

Pablo: Y al moverme... al viajar.... bueno, ya lo hablamos, el tema de los horarios y dentro de la ciudad, es lo que es el tráfico, que estén todos locos, que se escuchen bocinas por todos lados... ese para mí es un problema, llegas a la facultad ¡así! (se agarra la cabeza) después de tomarte el micro acá, en calle Rioja... tomas el micro en calle Rioja, después de salir de trabajar en el centro y es... o sea... llegas a la facultad abombado, ya no querés saber nada, te querés volver a tu casa... eso son los problemas que veo dentro de la ciudad con moverse...

Entrevistadora: Mjm... Y ¿había alguna organización entre vos y tu entorno más cercano para poder concretar los viajes?

Pablo: Y si... y si... Por ejemplo dentro de la Unión Vecinal nos movíamos con horarios de micros... que supuestamente tiene horarios pero generalmente no se cumplen, nos movíamos y una vez por semana... había gente que tenía choferes amigos y decían, miren, me hablaron que se rompieron dos colectivos y van a estar pasando 20 minutos después de lo normal, entonces te hablabas y te organizabas para moverte dentro de la Unión Vecinal... eso, era el mejor remedio que encontrábamos y la verdad que funcionaba bastante bien

Entrevistadora: ¿Y cómo era esto? ¿Estar atentos del boca en boca digamos?

Pablo: Claro... eh... alguien que se enteraba que se rompió una unidad o dos unidades de la empresa iba avisando o si era cerca del día de la Unión Vecinal directamente se hablaba en la Unión Vecinal y lo decía, pero y si por ejemplo nos reuníamos los viernes, si se enteraba el lunes que el domingo se rompieron dos unidades, era el boca en boca y te ibas enterando...

Entrevistadora: Y... ¿Dónde está localizada la vivienda?

Pablo: La vivienda está localizada a 5 cuadras al este de la Av. Champagnat y a 500 metros antes de llegar a Regalado Olgún... 500 metros al Sur de Regalado Olgún

Entrevistadora: Claro... ¿Y tu ocupación cuál es?

Pablo: Yo trabajo como empleado público, en la Cámara de Senadores soy secretario, secretario administrativo y estudio en la facultad

Entrevistadora: ¿Y cuál es el máximo nivel educativo alcanzado?

Pablo: Universitario incompleto

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Pablo: 21 años...

Aproximadamente una semana después, se realizaron tres entrevistas más a personas que viven por la zona del Barrio Sanidad hasta El Challao.

Entrevista 4

Durante la mañana entreviste a Sofía que vive en la zona del Challao, Sofía vive con su familia, es Doctora en Ciencias Sociales y ejerce como docente universitaria.

Entrevistadora: Bueno la primera pregunta sería ¿Cuáles son los motivos por los que vos viajas dentro de la ciudad?

Sofía: Eh... llevar los niños a la escuela y el trabajo, y bueno por supuesto, ir al cine, salidas, visitar amigos, familia...

Entrevistadora: ¿Y en qué medio?

Sofía: Automóvil... siempre, taxi alguna vez...

Entrevistadora: ¿Y qué implica para vos el uso de este medio?

Sofía: eh... un gasto fijo en combustible, seguro y patente... además de bueno, el hecho de manejar que a mí no me gusta

Entrevistadora: ¿Y por qué no te gusta?

Sofía: ¿Manejar?

Entrevistadora: Ajá

Sofía: En general porque tenés que prestar demasiada atención y hay mucho tránsito, está muy congestionado el tránsito últimamente

Entrevistadora: Mjm

Sofía: Nada más que por eso...

Entrevistadora: Y en cuanto por ejemplo a dificultades, problemas, cosas que te gusten...

Sofía: No... No, solo por eso nomás

Entrevistadora: ¿Y tenés posibilidades de acceso a tecnología?

Sofía: Si... desde hace poco, en El Challao no desde siempre ha habido acceso por ejemplo a Wi Fi pero desde hace un par de años que si... que no es complicado para nada

Entrevistadora: Y cómo crees, si es que para vos la hay, la relación entre la posibilidad de acceder a cierta tecnología y el hecho de moverte por la ciudad

Sofía: No... En mi caso en particular no hay una relación directa porque a la escuela los niños tienen que ir todos los días igual y a trabajar mi pareja, mi marido también... por ahí para mí si hace una diferencia en que manejándome por mail tengo que salir menos de casa, igual siempre alguien sale todos los días seguro por lo menos de lunes a viernes...

Entrevistadora: Y esta posibilidad de usar el mail ¿Cuáles son las cosas que te facilita por ejemplo?

Sofía: Y me puedo contactar con algunos alumnos o con tesisistas o con otros profesores por mail en lugar de encontrarme personalmente, hay algunas instancias presenciales que se reducen

Entrevistadora: Claro

Sofía: Pero por supuesto no las clases, no el horario de consulta, sigue habiendo instancias fijas presenciales... que está bien por otro lado

Entrevistadora: Claro... Y en cuanto al hecho de viajar por la ciudad ¿Cómo es desde tu vivencia esa experiencia?

Sofía: Y depende... si es un día de semana puede resultar un poco complicado el tránsito, como te decía antes, y los fines de semana sin problemas, y agradable en realidad... el acceso que tenemos del Challao al microcentro es bastante piola... yo creo que es uno de los más fluidos que hay en este momento para llegar al centro...

Entrevistadora: Mjm... Y hay con tu familia o tu entorno cercano algún tipo de organización para poder concretar los viajes

Sofía: ¡Sí! con unos amigos... compartimos llevar y traer de la escuela y por ejemplo hacen vóley las nenas mayores y también compartimos...

Entrevistadora: Mjm

Sofía: Y por ejemplo hoy me vine con ellos

Entrevistadora: Claro

Sofía: Lo cual ocurre bastante a menudo, venir o irme de la facultad con ellos... y si, hay toda una organización anual, no está para nada improvisada... los lunes tal, los martes tal, los miércoles tal,

Entrevistadora: Bueno... para ir terminando ¿Dónde está localizada la vivienda?

Sofía: En El Challao, a unos... te diría, 300 metros de la alfombra mágica, cerca de la iglesia... una cuadrita que no tiene salida

Entrevistadora: ¿Y tu ocupación?

Sofía: Socióloga, docente en la Universidad

Entrevistadora: ¿Y el máximo nivel educativo alcanzado?

Sofía: Doctora

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Sofía: 42

Entrevistadora: Bueno eso sería...

En la tarde entrevistaste a Sol y su hija Romina. A la primera la entrevistaste en su lugar de trabajo y con la segunda pactamos un encuentro en el microcentro.

Entrevista 5

Entrevistadora: Bueno... la primera pregunta sería ¿Cuáles son los motivos o las actividades por las cuales se desplaza o viaja dentro de la ciudad?

Sol: Trabajo en la Municipalidad de Capital... del Challao me voy, de mi casa al centro... y lo chicos van a la escuela en el centro, hago todo por allá

Entrevistadora: ¿Y algún otro motivo?

Sol: ¿Para ir al centro?

Entrevistadora: El Gran Mendoza en general

Sol: El trabajo acá de la tarde (la entrevista se realizó en el local comercial del cual Sol es propietaria) y en la mañana voy al centro y con los chicos a la escuela y después me voy a trabajar, nada más

Entrevistadora: ¿Y cuál es el medio que utiliza preferentemente para viajar?

Sol: Auto... tengo auto... con el auto voy y vengo para todos lados (risas) porque es lejos, dentro de lo cerca que es el centro pero es a trasmano allá arriba, entonces me es más cómodo el auto...

Entrevistadora: Y ¿qué implica para vos y tu familia el uso del auto en cuanto a costos, dificultades?

Sol: Y... barato no es, por supuesto que es más barato moverse en colectivo... pero es la comodidad, el tiempo... sobre todo el tiempo... que mi hijo, el del medio en realidad, entra 7 y media al colegio entonces tengo como 30 minutos hasta llegar al centro, entonces me demoro, entonces con el auto... la comodidad del tiempo en realidad, pero si por supuesto que es más caro que andar en colectivo

Entrevistadora: ¿Y dificultades comunes, frecuentes que tengas en el hecho de usar el auto por ejemplo?

Sol: Dificultades.... estacionar porque mi hijo más chico se queda en el microcentro en realidad, viste... en Las Heras y Patricias es el colegio, entonces en la dificultad de estacionar para irlo a buscar, dejarlo... pero nada más, después tengo la playa de estacionar de la Municipalidad que lo pongo ahí al auto viste, entonces no hay problema...

Entrevistadora: ¿Y tenés acceso a tecnología? Por ejemplo celulares, teléfonos, Internet...

Sol: Si tengo celulares, Internet en el trabajo, la computadora

Entrevistadora: Mjm... ¿Y cómo crees que esta posibilidad de acceder a cierta tecnología se relaciona con el hecho de viajar por la ciudad?

Sol: ¿Cómo?

Entrevistadora: Y si crees que el uso del celular, de Internet puede llegar a facilitar o tener alguna relación con el hecho de desplazarte por la ciudad

Sol: Mmm... No, por ahí para estar más en contacto con mi familia nada más

(Se interrumpe porque entra una persona al local comercial)

Entrevistadora: Y en relación a la experiencia de viajar por la ciudad ¿Podrías describirme un día tuyo, sobre todo en relación a viajar por la ciudad?

Sol: Yo salgo en la mañana... dejo los chicos en el colegio, me voy a trabajar... trabajo hasta el mediodía, busco a los chicos, me voy a mi casa... después estoy en mi casa hasta la tarde, alas 5 salgo, vuelvo a trabajar, entro a las 5 y media a trabajar, hasta las 9 de la noche y de ahí vuelvo a mi casa

Entrevistadora: Y en cuanto a los viajes ¿Cómo valorarías estos viajes? Cómodos, incómodos...

Sol: Son cómodos (piensa) como los uso para ir a trabajar me es... son una costumbre de ir y venir, ir y venir... ya me es normal

Entrevistadora: Claro

Entrevistadora: Y por ejemplo en cuanto a tiempo, seguridad

Sol: Y por ahí viste... te da, andar en auto tenés mucha inseguridad, es peligrosa la calle, el transito es mucho... pero bueno, hay que salir y hacerlo, no queda otra

Entrevistadora: Mjm... Y en esto, digamos en los desplazamientos, los viajes que vos haces dentro de la ciudad ¿Cuáles son las dificultades o los problemas más comunes con los que te encontrás?

Sol: (Piensa) El tránsito, el tránsito que es una locura, es lo único...

Entrevistadora: Mjm

Sol: Es lo que más te mortifica en el ir y venir, que no tenés donde estacionar, donde estar, donde ponerlo... la doble fila y bueno, la cantidad de vehículos, muchísimos en el centro...

Entrevistadora: Mjm... Y como para ir terminando... ¿Vos y tu familia o tu entorno cercano, tienen alguna organización para poder concretar esos viajes? ¿Se organizan de alguna manera?

Sol: Si... soy yo la que voy y vengo, ya es el ritmo de todos los días, de lunes a viernes por lo menos... salir a cierta hora en la mañana, bueno mi marido se va más tarde, mi hija también que trabaja... la que sale primero de la casa soy yo con los chicos que son los que entran primero a la escuela y bueno... yo voy, vengo, así que soy yo, es la organización esa, en la mañana, al mediodía, a la tarde y a la noche... todos los días lo mismo, no hay... donde vivo es lejos pero no tanto de lo que es el centro... está un poco, pero tampoco me parece que es mucho... así que bueno, voy y vengo... no me queda otra (risas)

Entrevistadora: Y... ¿Dónde está localizada la vivienda?

Sol: En realidad se llama... el distrito es El Challao, pero se llama el Valle de Iqualilan, eso está al pie del Cerro Arco... está bien, bien arriba

Entrevistadora: ¿Y cuál es su ocupación?

Sol: Eh... comerciante y empleada administrativa, empleada pública

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

Sol: Secundario completo

Entrevistadora: ¿Y la edad?

Sol: 38

Entrevistadora: Bueno, eso sería...

Entrevista 6

Entrevistadora: Bueno... la primera pregunta sería ¿Cuáles son los motivos por los cuales vos viajas dentro de la ciudad?

Romina: Eh... y... para ir a la facultad, para ir al trabajo, para ir a la casa de algunos de mis amigos... otra cosa no... dentro de lo que es acá la ciudad, ahora me voy a ir a San Rafael, mucho no salgo porque estoy todo el día ocupada...

Entrevistadora: ¿Y en qué medio? ¿Qué usas para viajar?

Romina: El auto... me manejo en auto, bueno, antes el colectivo, ahora tengo el auto y en auto

Entrevistadora: ¿Y qué implica para vos el hecho de poder usar el auto digamos?

Romina: Para mí es una comodidad por los tiempos, como más rápido a todos lados, es más cómodo... eh y no tengo que estar esperando el colectivo, bueno... demás y eh... bueno el tema del tráfico por ahí es medio complicado por ahí, pero... es cómodo para mí... desde que tengo el auto es una comodidad...

Entrevistadora: ¿Y en cuánto a costos, dificultades?

Entrevistadora: ¿Y tenés posibilidades de acceso a cierta tecnología como pueden ser celulares, teléfonos, Internet?

Romina: Si, tengo celulares con Internet, paquete de datos, tengo notebook, tablet

Entrevistadora: ¿Cómo crees vos que puede haber alguna relación entre la posibilidad de acceder a cierta tecnología y el hecho de viajar, digamos, por la ciudad?

Romina: (Piensa)

Entrevistadora: Sentís que puede facilitar algunas cosas...

Romina: Y si bueno... por ejemplo ahora me quise ir a San Rafael, por Internet, por medio del celular, me fui averiguando los horarios de los pasajes... eh, y demás, así que... bueno ¿y qué más? adonde podía ir, que sitios recorrer...

Entrevistadora: ¿Y para moverte en la ciudad?

Romina: (Piensa) Y si, por ejemplo, lo que es bastante... algunas calles, todo, averiguo todo en Internet... lo que tengo que estudiar también, busco alguna información en Internet... me facilita bastante el teléfono...

Entrevistadora: ¿Y cómo es para vos la experiencia de viajar por la ciudad? ¿Y podrías describirme como es un día tuyo? Sobre todo en relación a lo que es moverte dentro de la ciudad...

Romina: Y un día normal... eh... de mi casa me voy a la facultad, estoy ahí prácticamente toda la mañana, al mediodía voy al trabajo...del trabajo a mi casa, después estoy un rato en mi casa, estudio, hago mis cosas y después me voy a entrenamiento... salgo de nuevo y vuelvo a mi casa

Entrevistadora: ¿Y cómo valorarías los viajes? el hecho de moverte

Romina: ¿Cómo?

Entrevistadora: Y sentís que para vos es cómodo, es seguro...

Romina: Y por ahí....

Entrevistadora: En cuanto a tiempo también...

Romina: No, con los tiempos estoy bien... me organizo bien, bastante bien... y por ahí lo que es seguridad, si, me da un poco de miedo andar por zonas que no conozco... eh... por el tema también del auto de que me puedan hacer algo por robarme el auto... como también tener que buscar siempre estacionamiento seguro para dejar el auto...

Entrevistadora: Y en todos estos viajes que haces al trabajo, a la escuela... facultad perdón ¿Cuáles son las dificultades o los problemas más comunes con los que te encontrás?

Romina: ¿Para ir a la facultad y al trabajo?

Entrevistadora: Mjm

Romina: Tránsito... sobre todo en horas pico... de las 8 de la mañana a la 1 de la tarde, el transito, hay muchísimo transito... tenés que lidiar con mucho, pero otra cosa no, la verdad que no...

Entrevistadora: Y... vos tenés algún tipo de organización con tu entorno cercano digamos... como para poder concretar los viajes

Romina: No... lo que pasa es que me manejo como sola digamos... o sea, voy en mi auto a todos lados y punto... voy sola, ya sea a trabajar o a la facultad... por ahí a la facultad paso a buscar alguna compañera que me queda de pasada pero más de eso no...

Entrevistadora: Mjm... Y bueno, como para ir terminando ¿Dónde está localizada la vivienda?

Romina: Eh... está localizada en el Barrio Municipal, pasando la rotonda del Wall Mart... subiendo, por ahí, esa zona...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y tu ocupación?

Romina: Estudiante de Profesorado de Educación Inicial y estoy trabajando como recepcionista en la empresa de gaseosas Talca

Entrevistadora: ¿Y cuál es tu máximo nivel educativo alcanzado?

Romina: Estoy en el 3er año del terciario, estoy acá en el Normal

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Romina: 21

Entrevistadora: Bueno, eso sería todo...

Entrevista 7

Al día siguiente entrevistaste a Antonella del Barrio Sanidad cerca de su oficina de trabajo en la UNCuyo.

Entrevistadora: Primera pregunta es... ¿Cuáles son los motivos o las actividades por las que vos viajas por la ciudad de manera cotidiana o frecuente?

Antonella: El primero es el trabajo... el segundo es llevar a mis hijos a sus actividades... súper... y eso básicamente... y nada, las visitas ponele

Entrevistadora: Mjm

Antonella: Las visitas a mi mama

Entrevistadora: Mjm

Antonella: Serían como los motivos principales

Entrevistadora: ¿Y qué medio utilizas?

Antonella: Ahora tengo auto

Entrevistadora: Para desplazarte...

Antonella: Ahora tengo auto... pero hasta el año pasado en colectivo... nada, era una sola línea de colectivo la de mi barrio, entonces me tomaba ese colectivo... nada, ahora en auto

Entrevistadora: Mjm... ¿Y qué implica para vos la posibilidad de usar un auto?

Antonella: Lo máximo (risas) lo máximo tener un auto... nada... es libertad, es tiempo... eh... sobre todo porque el servicio de colectivo de mi barrio es muy malo... entonces por ahí nunca sabes a qué hora puede venir, puede ser hoy, mañana... el coche, nada, sabes que esta cuando lo necesitas... es muy diferente a nivel de calidad de viaje, es diferente

Entrevistadora: Y en cuanto a costos o dificultades...

Antonella: Y si... es más caro, notablemente más caro andar en auto, la nafta, el seguro... es más caro, yo estoy gastando como 1000 pesos entre el seguro y la nafta...

Entrevistadora: Mjm

Antonella: Es más caro

Entrevistadora: Y en esto que vos has tenido como la posibilidad recientemente de moverte en colectivo... ¿Cuáles son las diferencias que notas entre una posibilidad y otra?

Antonella: Mjm... Lo primero es la rapidez para llegar a los lugares, eso sería lo primero... eh, después bueno, el auto también tiene sus pernos que es estacionar... un bajón buscar estacionamiento... el colectivo eso es lo genial te bajas y ya estas libre para siempre... este... pero a mí me jodía mucho el tema de esperar el colectivo, una vez que te subís no es tan malo... chau, pagaste, si podes te sentás, si no podes vas parado... no pasa nada, es un ratito... el grave problema es esperar el colectivo... esperar, que no sabes cuándo va a pasar, y se te hace la hora de entrar y el colectivo no viene, es súper desesperante... a mí me pasaba sobre todo a la vuelta... porque vivo acá en El Sanidad, los chicos salen a las 12 30 de la escuela y eran las 12 10 y yo seguía esperando el colectivo y a las 12 20 pasaba uno y no me levantaba porque venía lleno y empezaba entonces como loca a buscar un taxi y a pensar si me convenía irme caminando... bueno, súper desesperante, todo el momento de la vuelta era insoportable... entonces eso, saber que salís y está el coche y que en 5 minutos estas en la escuela, como esa

previsibilidad, es como lo mejor me parece... después bueno, no sé, no está mal el colectivo para mí el problema es ese del colectivo que no es predecible...

Entrevistadora: Mjm...

Antonella: Si vos supieras horarios y eso se cumpliera... ya esta...

Entrevistadora: Claro

Antonella: Porque por otro lado si es verdad que en auto es un bajón ir al centro... un bajón, estas 3 horas para estacionar, conseguís estacionamiento carísimo y tenés un montón de pibes que o te lavan el auto o solamente te indican cómo hacer y ya les tenés que dar plata (risas) es como insoportable... pero... básicamente eso sería como el tema del tiempo lo importante...

Entrevistadora: Mjm... Y en cuanto digamos... a la experiencia de viajar por la ciudad...

Antonella: Mjm

Entrevistadora: Si vos podrías describirme un día tuyo... sobre todo focalizándonos en esta experiencia de viajar...

Antonella: Bueno... yo siempre... yo justo hago un circuito muy chiquitito y muy privilegiado, en un punto... porque vivo acá (señala hacia el oeste donde está el barrio), trabajo acá (señala el edificio del Rectorado de la UNCuyo, mis hijos van a la escuela del barrio... nos movemos muy por acá arriba que no es pasar por el centro... pero en las tardes ponele que ellos van a Ingles... o que tenemos que ir al centro por algo, es un pernazo ir al centro... nunca tenés por donde pasar... las calles son un quilombo siempre, la ciudad es chiquita pero para llegar de acá a acá tenés que hacer unas vueltas enormes porque todo está prohibido (risas) no se puede doblar por ninguna parte... entre el tema de las vías que ya no se puede doblar, el tema de las vías que te cortan hoy la ciudad porque hay un montón de partes en las que vos no podes pasar... y... y bueno y eso, que es muy complicado el transito... a veces estas mucho, mucho tiempo para llegar al lugar que a lo mejor podría ser más simple... eso es un bajón, después estacionar es un bajón... ¡Bueno! La ciudad es eso, ha crecido mucho y ha crecido mucho para arriba, no ha crecido para los costados... entonces obviamente tenés 6 veces los autos que habían hace 10 años y eso se nota, pero se nota una barbaridad... a veces no podes estacionar ni en una playa, vas a una playa está llena el cartel de lleno, vas a otra playa el cartel de lleno... o sea, está muy difícil, pero también es como obvio que iba a pasar... o sea si tiras una casa vieja y haces un edificio de 70 departamentos... entonces tenés 70 autos que los tenés que meter en alguna parte... me parece que eso no se pensó nunca, entonces, es eso, está lleno de coches...

lleno, llenísimo y es intransitable... bueno, eso es como lo difícil del tema de ir al centro después... nada, los viajes que hago, normales... están bien... ir al súper está bien, estacionas normal, está bien... y después bueno, lo genial de moverme en un circuito donde es como fácil todo porque no hay nadie, por las calles no hay nadie... este me manejo mucho por acá arriba (señala el piedemonte)... eso esta buenísimo...

Entrevistadora: Mjm... Recién me decías que es un circuito privilegiado ¿Por qué?

Antonella: Porque hay muy pocos coches... o hay muchas... a ver... la Champagnat es una avenida grande, es fácil de transitar... no está llenísima de autos, por lo menos hay un caudal de autos normal para la Avenida que es... está bien señalizada... que se yo, como está el Dalvian ahí hay como seguridad... por lo menos, a mi también nunca me da miedo andar por ahí y es rápido, rapidísimo

Entrevistadora: Mjm

Antonella: Entonces sí, es privilegiado... si lo comparas con alguien que vive en la calle Paso de Los Andes y es diferente... en ese sentido es muy privilegiado

Entrevistadora: Mjm.... Y hay alguna organización entre vos y tu entorno cercano para poder concretar los viajes...

Antonella: ¿Cómo sería esa pregunta?

Entrevistadora: Y... si necesitan coordinar para llevar los chicos a la escuela por ejemplo o que vos vengas al trabajo... Si se organizan de alguna manera en particular con relación al tema de poder desplazarse...

Antonella: Yo me organizo mucho con las mamás de la escuela... no sé si eso cuenta,

Entrevistadora: Si... si...

Antonella: Si no llego me los retiras... si hay un cumpleaños siempre hay una mamá que los lleva y una mamá que los trae... eso en general nos organizamos mucho, pero supongo que tiene que ver con eso... con que somos muchas mamás al palo y si los nenes van a un lado o si hay por ejemplo un torneo de vóley... mis hijos hacen ahí deporte también en el barrio... si hay un torneo de vóley en el Gimnasio N° 1, bueno yo los llevo, fijate si vos los podés traer... siempre nos organizamos, en eso con los chicos si... después otras cosas no, al trabajo voy sola... no nos organizamos, con los chicos si...

Entrevistadora: Y tenés posibilidades de acceso a tecnología como celulares, Internet, teléfono fijo...

Antonella: Si... teléfono fijo no tengo, pero si celular, si... Internet sí....

Entrevistadora: Y cómo sentís que puede ser la relación con la posibilidad de viajar por la ciudad

Antonella: Con respecto a lo que me decías (no se entiende)

Entrevistadora: Ajá...

Antonella: Creo que no está lo suficientemente explotado eso... porque siempre pienso que debería haber como un circuito... no sé, yo antes trabajaba en Lavalle... ahora ya no voy desde este año, pero hasta el año pasado trabajaba en Lavalle... y el servicio de colectivos es muy malo a Lavalle y todo el tiempo va gente a Lavalle y todo el tiempo vuelve gente de Lavalle y debería haber como una página, siempre lo pensaba... como un lugar donde uno se anote que tenga ciertos filtros de seguridad para que no te subas a cualquier auto.... porque hay coches vacíos todo el tiempo y hay mucha gente que necesita... entonces me parece que eso no está muy explotado....

Entrevistadora: Vos pensabas en alguna organización a través de la red digamos...

Antonella: Claro... yo me imaginaba como una página que hiciera alguien donde vos pones, bueno yo hago este recorrido.... entonces alguien más que tiene coche y vos decís, bueno, estos horarios... una página que cruce datos, supongo que debe ser un programa muy simple de hacer y alguien que diga bueno, yo voy en coche a tales lados, tales horarios y listo, y simplemente puedas quedar y venirse con alguien, pagarle un poco la nafta... no se... como... porque hay mucha gente que viaja sola en los coches digo y bueno, yo trabajaba junto en una escuela y en la escuela había una mini organización de quien sale a tal hora, que auto sale a tal hora... bueno, más o menos nos armábamos... pero había días que yo iba y que ningún profesor salía y me tenía que ir hasta a terminal y todo... y había miles de auto que iban con una sola persona manejando y ¡qué desperdicio de recursos! ¿Por qué no nos estamos organizando?

Entrevistadora: Mjm

Antonella: Yo la verdad es que no lo hago... pero si pienso que se debería poder explotar eso...

Entrevistadora: Y en tu vida así como más cotidiana ¿Sentís que hay alguna relación?

Antonella: Si, en mi vida si, porque es eso... yo llamo a las mamás y che ¿vos a quien llevas?
¿Llevas a tal? y más que nada eso

(Se interrumpe porque saluda una persona)

Entrevistadora: Eh...

Antonella: (piensa) Y eso... con mi mamá, cuando los chicos se quedan con mi mamá los fines de semana lo mismo, mi papá justo trabaja cerca de mi casa entonces bueno ¿a qué hora se va el papá? Los mando con mi papá... entonces bueno, esas cosas arregladas por teléfono si... en ese sentido habría como una mini – relación

Entrevistadora: Bueno... eso sería... para terminar ¿Dónde está localizada la vivienda?

Antonella: En el Barrio Sanidad

Entrevistadora: ¿Y tu ocupación?

Antonella: Yo soy Licenciada en Comunicación y trabajo acá (señala el edificio del Rectorado viejo de la UNCuyo) soy contenidista de materiales educativos para multimedia

Entrevistadora: ¿Y tu nivel educativo alcanzado?

Antonella: Sería un posgrado completo

Entrevistadora: ¿Tu edad?

Antonella: 38

Entrevistadora: Bueno... eso sería todo...

Cabe mencionar que las entrevistas realizadas a las personas que viven en la zona del Barrio Sanidad – El Challao fueron realizadas en puntos seleccionados por los entrevistados, que no eran sus viviendas sino otros, próximos a sus trabajos o en el centro.

Entrevistas en los asentamientos Escorihuela – Malargüe:

En el transcurso de la semana siguiente se realizaron las entrevistas a las personas que viven en los asentamientos Escorihuela y Malargüe. El contacto se logró a través de un referente barrial. Todas las entrevistas fueron realizadas en las viviendas de las personas entrevistadas.

Entrevista 1

La primera entrevista fue realizada a Carmen.

Entrevistadora: Bueno.... la primera pregunta sería ¿Cuáles son los motivos por los cuáles vos viajas o te desplazas de manera cotidiana o frecuente por adentro de la ciudad?

Carmen: Por trabajo únicamente... ahora en este momento por trabajo... porque voy en micro hasta el centro y del centro me voy a Las Heras en micro, por el trabajo... salgo a pasear...

Entrevistadora: Mjm... Y en qué ¿Qué medio utilizas para estos viajes que haces?

Carmen: Ahora en este momento el micro, pero yo estaba muy acostumbrada a andar en taxi... yo no me bajaba del taxi, ahora sufro un montón porque ando en el micro pero yo me desplazaba más en taxi, porque es más cómodo porque yo tengo a los chicos y casi siempre me iba a visitar a mi familia... si o si tenía que andar en taxi porque andaba con los tres niños, porque son tres chicos y yo sola y me los tenía que llevar, ahora porque estoy trabajando pero...

Entrevistadora: Y qué implica para vos, usar digamos... el colectivo...

Carmen: ¿Cómo? No entiendo...

Entrevistadora: Eh... en cuanto a costos, dificultades cosas que te gusten también....

Carmen: ¿Sabes lo que no me gusta del micro? Que no encuentro para cargar en ningún lado... acá te juro, llegue tarde el primer día a trabajar porque no conseguía para recargar... acá no hay carga (no se entiende) y el único problema es ese el de la recarga y el problema que yo tengo, mi problema es que yo cuando me tomo el micro acá abajo en la calle Perú, de Las Heras vienen llenos los micros

Entrevistadora: Mjm...

Carmen: En la mañana... a las 8 de la mañana es cuando están viniendo llenos y no te para ningún micro... ponele, yo ayer tome la decisión de irme caminando hasta la calle San Martín y ahí tomarme el micro porque me convenía no esperar tanto los micros porque todos pasaban y no me alzaban así que preferí caminar antes de tomarme dos micros... ¿Entendés?

Entrevistadora: Mjm... Y cómo es para vos digamos... la experiencia de viajar por la ciudad...

Carmen: Viajar... me encanta andar por todos lados, no solamente la ciudad...

Entrevistadora: Y si pudieras describirme un día tuyo, como es un día tuyo común, normal y sobre todo focalizando en esta cuestión de los viajes... digamos...

Carmen: Mjm ¿Cómo es mi día? Me levanto en la mañana temprano, me echo un baño, me voy a trabajar, después del trabajo me vengo para acá... tomo el mismo medio el micro porque ahora estoy viajando en micro... eh, me vengo para acá, hago de comer o ya seguro que los chicos ya no están porque se van a la escuela y yo me quedo acá con el bebe y me voy a vender ropa o lo que tenga para vender ropa, mochilas y me voy a vender y ando caminando...

Entrevistadora: Ajá

Carmen: Me voy a caminar...

Entrevistadora: O sea que el trabajo de la tarde lo haces caminando...

Carmen: Ajá... el trabajo de la tarde, cuando llego me pongo a comer o si hay algo para comer o hago algo para comer y ahí me voy a caminar al Parque, me doy una vuelta al Parque y después vengo bajando, me vengo caminando del Parque... del Parque San Martín y después me vengo de nuevo para acá... y después de acá me tomo unos mates, me voy a vender y después me vengo para acá... ya después me pongo a hacer algo si tengo que limpiar o si hay alguna cosita...

Entrevistadora: ¿Y los chicos en que van a la escuela?

Carmen: Y los chicos van hasta las seis a la escuela, ellos llegan estudian... están acá un ratito...

Entrevistadora: ¿Y a la escuela en qué se van?

Carmen: A la escuela se van caminando porque es acá a dos cuadras, así que se van caminando...

Entrevistadora: Y recién me decías que antes viajabas en taxi y ahora en colectivo ¿Por qué se produjo ese cambio digamos?

Carmen: Y porque antes estaba mejor económicamente... tenía un buen trabajo... me ayudaban los padres de mis hijos que ahora no me ayudan, entonces se complica, se complica porque se complica... me ayudaba más mi familia, hace como dos meses que ya no tengo contacto con mi familia... Me aleje porque me ha agarrado un bajón, viste cuando no andas bien...

Entrevistadora: Mjm...

Carmen: Y ya ahora vuelvo a ser la de antes, desde hoy día vuelvo a ser la de antes... ahora justo me iba a bañar y me iba a ir por ahí porque no quiero estar más encerrada... hace dos

meses que estoy encerrada y no salgo a ningún lado... y vos no sabes lo callejera que soy yo... con mis hijos he sido siempre callejera, he agarrado los bolsos y a la calle, a visitar a mis papas, amigas... cualquiera... nunca he estado acá mucho tiempo quieta... la verdad que esto ya me hace mal, me está confundiendo, me está matando vivir acá... me hace mal estar acá, me hace mal... por eso necesito... me doy cuenta que me está haciendo mal y es porque estoy mucho tiempo acá encerrada

Entrevistadora: Claro

Carmen: Y que antes yo salía... antes yo ponele, que era lo que yo hacía... trabajaba en la Clínica Francesa, salía de la Clínica y yo apenas llegaba acá me echaba un baño y ahí nomas me iba a la calle con los niños (no se entiende) lo dejaba al nene para las clases particulares... eh... me quedaba con los otros chicos, me iba a tomar mate a la casa de mi tía, después me iba a lo de mi otra tía, después pasaba a buscarlo al otro nene que estaba dos horas estudiando y me venía para acá... entendés... y andaba por todos lados visitando un ratito a cada uno y ahora es feo... porque... porque el padre del nene se quedo sin trabajo ya no me puede ayudar de la misma manera que me podía ayudar antes, porque el sueldo es mucho menos... eh y es la plata, el tema es la plata, antes yo me pasaba 1000 pesos por semana y yo podía andar en taxi y podía gastar y podía comer, y ahora tengo que fijarme, si como no viajo a ningún lado ¡a ningún lado! Ahora yo para ir a visitar a mi papa tengo que tener sesenta pesos para irme en taxi y volverme en taxi

Entrevistadora: Claro

Carmen: ¡Antes! Ahora no sé porque... te estoy diciendo antes... ahora no sé porque ha subido la tarifa de nuevo...

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Eso era antes porque ahora ha subido la tarifa de nuevo, eso era antes... ahora hace bastante (no se entiende) lo uso de vez en cuando viste pero ahora no lo estoy usando muy seguido ¿por qué? por el tema económico, encima se ha ido a las nubes el taxi

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Es increíble como pagas... porque pagas un viaje acá... mira te explico al Campo Histórico, Calle Independencia, 38 pesos te sale...

Entrevistadora: Claro

Carmen: De acá a la Calle Boulogne Sur Mer y del Barrio Infante te sale 22 ahora, imagínate como está el precio y antes quizás me salía 18, 17 ¿Me entendés entonces?

Entrevistadora: Claro

Carmen: Ahora son 6 pesos más y 6 pesos más en el otro taxi que me tengo que venir de nuevo... porque me voy y vengo...

Entrevistadora: Claro

Carmen: Entonces se me va muchísima plata y no puedo... no, no puedo... porque estoy con los chicos y estoy sola y en la semana tengo trabajo y ahora peor que el padre de ellos se quedo sin un buen trabajo... ahora hace changuitas y me puede ayudar con lo mínimo, ya no me puede ayudar como antes, antes tenía un trabajo mejor...

Entrevistadora: Claro... Y en todos estos viajes que vos haces dentro de la ciudad digamos... este... tanto en colectivo, caminando... ¿Cómo valorarías ese viaje, dirías que te gusta, que no te gusta?

Carmen: A mí me encanta... a mí me encanta, me encanta andar por todos lados, ver gente, conocer o pasar por esa calle que capaz que pasaste hace dos semanas y decir mira han hecho algo nuevo porque paso muy seguido... re lindo, andar por todos lados es re lindo... a mí me encanta, lo que no me gusta es estar encerrada...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Estar en esta etapa...

Entrevistadora: Y en cuanto a comodidad, seguridad, el tiempo que por ahí te lleva ir de un lado a otro...

Carmen: El único problema que tengo... el tema de seguridad nunca me he subido a un micro y me han robado nunca me he subido a un trole y me han robado, nunca... el tema de seguridad no he tenido ningún problema... si el problema, y que eso es lo que más me molesta que es lo que no me gusta de viajar en el colectivo es que se juntan unos olores... es lo que no me gusta... que es por el único motivo que no me gusta viajar en el micro... es más a mí se me hace re largo el viaje, de acá para acá... de Las Heras para acá se me hace re largo, y vengo así con un pañuelo con perfume porque no aguanto, soy muy muy exagerada para colmo, porque no aguanto ninguno de los olores... a veces se los digo, empiezo a abrir las ventanas... vos ves cuando yo subo al micro empiezo a abrir las ventanas, la gente me mira, el otro día me

dice una señora: "Mamita hace frío, me va a dar frío", "Mamita" le digo "¿A vos te va a dar frío? Pero yo me voy a desmayar con el olor a pata que hay acá y el olor a culo y el olor a todo que hay en este micro" así se lo dije, la señora me dice "tenés razón"... "Mamita" le digo "a vos te va a dar frío, tapate un poquito más, pero yo me voy a descomponer porque acá no se puede ni respirar"... y me miraba toda la gente, porque era verdad, porque se suben en el horario, para colmo, en el horario del mediodía y en el horario de la mañana que son justamente los horarios donde yo trabajo... vos tenés, van todos los niños a la escuela y en el que me vengo vienen todos de trabajar...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Entonces... viene la gente transpirada, los niños vienen de la escuela, de jugar a la pelota... o hay muchos clubes acá (señala los alrededores) que acá los niños de Pacifico se toman todos los (no se entiende) y van con ese riiico olor a patita, va con ellos... eso es lo único feo de los micros porque no he tenido problemas ni con los choferes, nunca... el tema es con los olores...

Entrevistadora: Mjm... Y en todos estos viajes que vos haces ¿Cuáles son las dificultades o los problemas más comunes con los que te encontrás?

Carmen: ¿Problemas? (Piensa) Siempre pasa algo en las calles, siempre ves algo nuevo ¿Entendés? En la calle mira, te hablo de un año atrás, en la calle ¿Cómo se llama esa calle? ... San Juan y Republica de Siria yo trabajaba por ese lado, me tenía que tomar en la calle Morón el micro para venirme para acá

(Interrumpe una persona)

Carmen: Entonces yo agarre y... ese día salía de trabajar a las 3 y venía con las cosas del trabajo (no se entiende) y justo atrás se estaban masturbando... un señor se estaba masturbando, fue el único problema que yo tuve en una parada de micro...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Que se puso a masturbar... Yo pensaba que estaba convulsionando el señor porque hacía ¡ah, ah! y me doy vuelta y estaba con el cosito... y me dio una vergüenza, yo agarre y yo nunca reacciono así porque me dio miedo en realidad, pero nunca le tengo miedo a nada ni a nadie, pero me dio tanto miedo que vos no te das una idea que empecé a correr, llamaba a la policía, nunca vino, ni la policía... se termino de, guardo la, y siguió caminando... y yo un metro allá con una botella de vidrio para colmo porque me dio miedo porque no había nadie, era un

día sábado a las 3 de la tarde que en el centro en esa calle, no hay nadie, no hay nadie en esa zona... en esa zona no hay nadie y es mas yo te digo que hasta ahora he pasado y no hay nadie, en esa zona son las 3 de la tarde y no hay nadie, 3 de la tarde, 4 de la tarde y no se ve ni gente, toda la gente duerme, bueno, si es esa parte para colmo toda la gente duerme, es el único problema que yo tuve pero después...

Entrevistadora: Claro... Y ¿tenés posibilidades de acceso a tecnología como puede ser celulares, Internet o teléfonos?

Carmen: ¿Si tengo posibilidades?

Entrevistadora: Si los usas digamos...

Carmen: Si, si

Entrevistadora: ¿Y qué relación, si es que la encontrás, puede haber para vos entre esta posibilidad como de acceder a cierta tecnología y el hecho de tener que moverte adentro de la ciudad?

Carmen: No te entendí la pregunta...

Entrevistadora: Si hay para vos... si el hecho de usar celular o acceder a Internet sentís que te puede facilitar algunos viajes o no... o no tiene relación para vos...

Carmen: Al celular lo uso para llamar ¡Hola! ¿Qué tal? ¡Chau!... no soy de mandar mensajes... Internet si me meto porque tengo un face y para chusmear, para estar un rato... no veo facilidad de nada...

Entrevistadora: Para estar conectada digamos...

Carmen: Para estar conectada... si he tenido facilidad de que me salen trabajitos y a veces me mandan por el face viste, una tarta, una torta, eso es lo único viste... pero con los viajes no... si me quiero hacer un viajecito, pero irme para afuera quiero irme para ahora en verano, quiero irme a Mar del Plata o a Chile, cualquier lugar con mis tres hijos, quiero irme de vacaciones con ellos 3, pero nosotros aunque sea solitos, quiero irme, que nos vayamos... que nos vayamos pa' salir porque me encanta andar por todos lados, mis hijos conocen todo, el Parque, el río, las piletas, todo... porque soy una mujer que le encanta andar en la calle... y yo salgo a la calle me van a saludar todos porque todos me conocen porque ando en la calle porque soy una mujer muy callejera, porque me hice mama muy joven y uno tiene que largarse a la calle, aprender a ver la vida y hacerse en la calle ¿Entendés? Yo me iba a la calle, me iba a barre veredas, me

iba a limpiar, me iba a manguear... porque yo antes manguéaba, me iba a pedir... eh hacia todo lo que hacía y tenía que andar en la calle y desde chica, desde los 7 años que me puse a limpiar una vereda, desde los 7 años que me puse a vender verdura, torta... y siempre he tenido una vida así, entonces como que soy muy callejera... aunque vos no creas, caíste justo para venir a hacerme la encuesta a mi te digo...

(Risas)

Carmen: Porque he vivido en la calle, de todos lados, por todos lados he andado...

Entrevistadora: Mjm... Y volviendo un poco a lo cotidiano... lo de todo los días... ¿Tenés alguna organización vos, tu entorno más cercano, se organizan de alguna manera para poder concretar los viajes?

Carmen: Hemos tenido una salida espectacular que ha sido a través de la parte del Ministerio de Seguridad, que son los chicos que están con nosotros, eh... ellos nos mandan un viajecito que el otro día los llevamos a los chicos a La Nave, no, a La Nave no, al Le Parc... no, donde estaban los dinosaurios, ese es otro no, es el Le Parc... ¡ay! no me voy a acordar, donde estaban los dinosaurios... bueno, hicimos una salida acá con los chicos para llevarlos allá... así que fue re lindo porque hicieron dos viajes porque no pudimos llevar a los chicos ... y esas salidas a los chicos les vienen re bien ¿Por qué? Bien le vienen a ellos, a mi mal, porque me hicieron rabiar... muchísimo... pero lo entiendo a los niños porque ellos no tienen la culpa ¿Me entendés? Porque yo mira... ponele... acá hemos tenido un par de viajecitos que hemos podido llevar a los niños ¿Qué pasa? Que a los niños de este asentamiento son pocas las mamás o las familias que sacan a sus hijos a pasear... por cualquier situación, o económica, o familiar, o cualquiera... acá los niños no son de andar paseando, de conocer lugares... entonces los niños al no salir nunca y vos al querer sacarlos a pasear, ellos se te van a portar re mal porque no están acostumbrados a salir, no están acostumbrados a respetar, no están acostumbrados a respetar a gente cuando andan en la calle... no tienen disciplina, no tienen convivencia, te tenés que sentar a decirle "te tenés que sentar así en un asiento papito"... pero no porque tienen la culpa ellos, sino porque la crianza que les han dado no ha sido para que... yo mis hijos, como te digo, tengo 3 y he estado toda la vida sola, pero yo a mis hijos los he sacado a todos lados y ellos saben cómo comportarse en un micro, como comportarse... que en micro no les gusta andar, te digo sinceramente no les gusta andar en micro, saben cómo comportarse, como hablar adelante de las personas.. Si ven a una persona, ponele, vamos al centro y entramos a un local ¡Buenas tardes señora! ¡Buen día! ¡Chau! ¡Gracias! ¡Permiso! entonces... acá estas cosas no se ven mucho, pero porque... porque los padres no les enseñan y cuando vamos a

hacer viajecitos se portan pero re mal... saben que se tienen que quedar sentados... porque el micro puede andar muy bien, puede ser el chofer muy buen conductor... pero si pasa un loco o lo atropella o choca... el micro no va a tener la culpa y si un niño se para y cae... eso, no miden las consecuencias que pueden llegar a pasar... y acá los niños de este asentamiento, te digo que se portaron re mal, re mal, re mal... pero uno trata... yo al tener el carácter medio fuerte ¿Viste? Trato de encarrilarlo pero... bonitos, ellos no tienen la culpa... yo se los dije en la reunión, porque cuando tenemos reuniones eso lo hablamos, nosotros hacemos salidas, nos gusta hacer salidas o nos gusta ponerle que a veces vienen los chicos acá... vinieron el otro día, se volvieron locos los niños, se volvieron locos cuando hicieron lo de la Pachamama ¿Pero porque se volvieron locos? Porque no están acostumbrados a ver gente... no están acostumbrados a ver un festejo, acá muy pocos niños festejan los cumpleaños ¿Me entendés? Eh... acá serán pocas las personas que pueden llegar a estar bien vestidos... mira yo tengo... mira como tengo mi casa... vos que vivís de aquel lado ¿Vos pensabas que yo podía llegar a tener una casita así? Sinceramente...

Entrevistadora: No lo se...

Carmen: ¿Vos sinceramente vos pensabas que yo podía llegar a tener un tele así o un equipo así o un mueble así? Vos de la parte de afuera ¿Vos lo pensabas?

Entrevistadora: No conocía tampoco mucho nada... viste

Carmen: Es lo que le pasa a toda la gente que... el hecho de vivir acá no es que haya que vivir mal... a la gente que vive mal es porque le gusta o porque quiere... porque yo puedo vivir en un asentamiento, pero mira como yo vivo... esta todo limpio, tengo mi higiene, tengo mis cositas que de a poco con mucho esfuerzo porque de a poco, este mes pago una cosa, el mes que viene cobro la cuota de aquello ¿Me entendés? Cancelo esto, pago esto, el mes que viene ya termino de pagar lo otro y me compro algo más ¿Entendés?

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Hay gente que no está acostumbrada a vivir bien y a tratar de progresar y a querer vivir mejor... sinceramente, yo me vine a vivir acá porque alquilaba, alquilaba... y después me fui a vivir a la casa de la abuela del papa de mi nene... sentía como que trabajaba para todos ¿Me entendés? Porque yo siempre he trabajado... toda mi vida he trabajado, pero era la única que trabajaba y yo tenía un bebe ¿Me entendés? Y yo trabajaba para darle de comer a todo el mundo y trabajaba y le daba de comer a todos, compraba la fruta para todos porque era una familia muy grande, entonces... ya era mucho... porque tenía que llegar, limpiar y yo tenía un

solo bebe y mi bebe no molestaba, mi bebe me lo cuidaba mi mama... yo lo único que iba a hacer allá era a dormir... tenía que comprar mercadería todo, yo lo compraba no tenía ni problema porque , nunca me importo el tema de la plata, nunca me importo la plata... no estoy ni ahí te juro, tengo plata ahora si tengo que ayudar al que tenga que ayudar no me va a importar porque lo material no es lo mío... porque hay cosas más importantes para hacerse problema... pero... al que le gusta vivir mal, le gusta... acá la señora de acá enfrente ponele, la señora de acá enfrente le gusta vivir así en la mugre y no tener nada es porque le gusta... ¿Entendés? Porque uno así sea el más pobre puede salir a trabajar, puede salir a vender esto... puede salir (no se entiende) trabajo hay en todos lados, es si uno quiere... si uno quiere, yo te digo, hace dos meses yo estaba mal y era porque estaba mal de acá (se toca el pecho) sentimentalmente, eran cosas que me pasaban y cosas que no me dejaban avanzar ¿Entendés? Pero uno tiene que hacer... la vida es re linda ¿Por qué me voy a echar a perder abajo, me voy a tirar abajo? No era porque era decir no, no conseguía trabajo y estaba esperando que me cayeran... no mentira, si yo salía y sabía que iba a encontrar trabajo... tengo pies, tengo manos, puedo ¿Entendés? y tengo carácter ¡Puedo! toda la gente, todos los seres humanos podemos hacer algo, no es que... el que no quiere hacer nada, el que no quiere vivir bien... es porque no quiere o porque le gusta vivir esa vida... yo a todos se los digo ¿Entendés? pero uno si quiere vivir, puede vivir lo más bien... Mira yo como vivo, yo vivo en mi casita muy humilde pero yo gracias a Dios viste trato de que un día me compro una cosa, otro día esto, siempre fui así... y eso que soy una mujer sola que vos decís no encima vive sola esta... Ponele, viene el otro día mi prima y dice "¡Nena! vos vivís mejor que yo y yo tengo mi casa" ¿Me entendés? Porque... le digo "No prima"... Me dice "Yo pensar que vivís en una villa, nylon, chapa, que se yo, yo me hacía otra cosa"... Pensaba, sinceramente pensaba que no tenía nada y le digo "No prima, yo no, el que quiere vivir mal es porque (no se entiende)... Yo, cuando yo me vine a este asentamiento con mi hijo y en esta mesa en que estamos, yo no tenía en donde dormir, no tenia en donde dormir, en donde comer, mi primer comida fue en una ollita que me prestaron, cocine afuera, tenía mis dos bebés... el bebe que era chiquito y el Ariel que tiene 10 años ya... cuando yo me vine acá y vivía más para allá, así el agujero más grande, más chiquitito que yo tenía porque le habíamos puesto chapas así una encima de otra para que yo por lo menos me pueda venir a vivir porque no tenía donde vivir y no quería ir a molestar ni a mi mama, ni a mi tía... no quería ir a vivir de arrimado a ningún lado, quería vivir sola, porque me gusta vivir sola aparte y porque tarde o temprano uno se tiene que largar a la vida solo y nunca vas a poder depender de nadie, y más cuando tenés familia y cuando te haces de familia...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Y más cuando una vida dura que llevar, peor... asique yo imagínate, me baje a la calle Perú, acá a la calle Perú me acuerdo y le digo al chico "¿Tenés dos cajoncitos que me prestes?" me dice "no, llévatelos, te los regalo"... vos me vieras sentada, que yo no me borro, nunca, nunca me voy a olvidar, nunca... agarre, me encontré un colchón en un container que acá había en la calle Perú me traje el colchón, porque me iba a caminar, me traje un colchón... después me fui para allá arriba me encontré ese mueble...

(Nos paramos y vamos a la habitación contigua, donde Carmen me muestra los muebles que fue consiguiendo y también me cuenta como fue amoblando y arreglando la habitación de ella y sus hijos, luego volvemos a la mesa donde estábamos sentadas donde Carmen me sigue contando cómo fue armando su casa cuando llego al asentamiento)

Carmen: Hay un carpintero acá en la Sexta

Entrevistadora: Ajá

Carmen: Y agarro y le digo... mire yo estoy acá en el asentamiento, hace poco que he empezado a trabajar ¿Yo podría pagarle? Porque le digo ¿Yo podría pagarle unas cuchetas? Porque no tengo nada sinceramente le digo y podría pagarles unas cuchetas y una cama... se las puedo ir pagando de a poco... cuando se las cancelo Ud. me las... me dice el señor "si no te hagas problema, no hay ningún problema" la primer semana como pude, como pude te digo... le lleve 200 pesos, me vino una amiga, me vino a (no se entiende) y me regalo plata... me dice "toma gorda" me dice... "es para vos y para los chicos" porque tengo muchísima gente que me quiere muchísimo y agarre la plata que me dio, me hacía falta de todo, pero agarre y fui, retire la cama y la cucheta...

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Fui y la retire a la cama y la cucheta... ya había pagado un par de semanitas, iba juntando plata e iba pagando por semana viste, el señor me había dado la posibilidad de pagar por semana... Lo mismo hice con el sillón, lo mismo... no tenía... no yo... de a poco, yo... antes de esta mesa, la mesa que yo tenía la tiene ahora mi hermana...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Porque yo tenía una mesa que no servía... tenía una mesa que no servía para nada y no cabíamos nada... ahora tengo 4 mesas...

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Y antes no tenía ninguna mira... ¿Entendés? Y ponele yo quería algo y a veces, a mí me costaba imagínate... porque ser mujer, tener 3 niños, no tener nadie al lado... y no tener familia alrededor te cuesta muchísimo salir adelante... pero si uno la camina, y si uno camina, vas a encontrar gente buena, vas a encontrar personas buenas que están dispuestos a ayudar a cualquiera... como así como vas a encontrar a los malos que te quieren ver mal... eh, pero eso, yo los malos los dejo de un lado o siempre me (no se entiende) por los buenos, porque gracias a Dios, mira como estoy... todos los días me levanto y salgo a trabajar y yo digo... voy pensando en el micro y digo este día va a ser mejor para mí, y cada día... yo quiero progresar más y quiero verme mejor... ¿Entendés? Ponele, ayer yo... eh... la semana que viene voy a anotar a los chicos en un club que me queda cerca... el de Huracán, yo me los voy a llevar (no se entiende) quiere ver si hay alguna facilidad de poderme comprar una motito viste o poder retirar una que mi mamá tiene para poder llevarlos yo a los chicos al club viste, al más grande, porque el más grande me interesaba más que vaya porque él no... No... No... no es un nene malo, no es un nene que le gusta andar insultando, es un nene que le gusta andar jugando (no se entiende) le gusta muchísimo el deporte, le gusta... es más y eso que ahora le han ido a hacer unos estudios, unos análisis para operarle, el 19 tiene turno de operación y se lo han llevado ¿Entendés? Y ellos están allá tranquilos ¿Entendés? Porque ellos acá no pueden salir, no pueden disfrutar mucho... los niños acá no pueden disfrutar mucho porque acá yo tengo que salir... mis hijos, el del medio tiene 30 puntos desde acá hasta acá (se señala el costado de la cara)... 30 puntos porque se me cayó en la fosa

Entrevistadora: Claro...

Carmen: El más chiquitito se me ha caído 6 veces a la fosa, tiene todo tajos por todos lados... el otro día se me cayó el bebe que tiene 2 años el Franco, se me quemó toda la cara... una cosa es lo que te estoy contando y otra es verlo... se me han caído en la fosa... no... No... No... Bueno, tiene toda la parte quemadita, allá arriba tengo la foto (señala) si allá arriba tengo la foto... tiene toda esta parte quemadita ¿Porqué? Porque ellos quieren andar corriendo acá, como que es una vereda, una callecita ¿Entendés? Y van a parar a la fosa o van a parar justo... porque mira de acá se ven los fierros paraditos... no se alcanzan a ver... cuando uno barre los tocas... pero el niño se llega a caer, se pega acá (señala la cabeza) un fierrazo...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Se va para ya donde está la fosa, se caen ¡se matan!

Entrevistadora: ¿Y cómo hacen por ejemplo cuando tienen que ir al médico?

Carmen: ¿Yo? Yo cuando tienen que ir ellos al médico, yo agarro me los llevo a la casa de mi abuelo o a la casa de mi papa y de ahí me los llevo

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Porque yo les hago control de salud en el Barrio San Martín y siempre, siempre hago eso... yo trato de llevármelos de ahí... porque cuando salís de acá, ponele, yo ahora me pongo estas zapatillas blancas y yo salgo de acá y voy a salir para allá arriba y voy a andar con todas las zapatillas mugrientas, me van a decir en la calle "mira esta mugrienta" ¿Entendés? Esas son cosas que no las puedes cambiar de acá de mi barrio... yo... ponele, a mí me gusta vestirme bien, me gusta andar con botas, me gusta andar con tapados... yo acá ponele no lo puedo disfrutar pero tampoco me puedo ir porque es lo único que tengo donde vivir...

Entrevistadora: Claro

Carmen: ¿Entendés? Y si o si tengo que vivir acá, pero... cuando yo me vine acá "la caretona, la concheta" todo así porque (no se entiende) de vestirme bien, yo quiero progresar, yo siempre voy a estar mejor, yo siempre me veo bien, yo cuando salgo no salgo toda chapatosta así a la calle o ¡no! yo me visto, me peino, me arreglo, me pinto, me pongo mis lentes, me pongo... porque me encanta ser así ¿Entendés? y a veces acá... acá en el asentamiento no son así, hay poca gente que (no se entiende) tienen pocos medios para todo ¿Entendés? Ayer yo estuve todo el día sin agua... todo el día sin agua y yo ayer quería ir a vender porque tengo que vender peluches para el día del niño y no me pude ir a vender porque no tenía agua... no tenía agua, necesitaba bañarme, me pude higienizar nomas así... como te digo, así nomas me pude, porque había un tacho allá afuera estaba hasta la mitad de agua y no me importo a mí, lo traje y me metí ahí... porque no podía ¿entendés? esas cosas acá... la luz, la luz... se me rompió el lavarropas y ahora no tengo ni lavarropas ni secarropas... que le pido a Dios que no se me vaya a romper el tele ni nada

Entrevistadora: ¿Y qué paso con la luz?

Carmen: Por la luz... porque acá... de... de un cable son todas las familias que tienen ¿Entendés? Entonces no, no hay luz...

Entrevistadora: A veces se corta

Carmen: ¡A veces se corta! Y cuando se corta, se corta ¿Entendés? Y acá con los chicos es el problema que uno tiene de los viajes... es que a los niños le harían falta más viajes... a los niños les hace falta que los saquen... les falta mucho amor a los niños de este asentamiento, por eso

ellos son así, yo siempre les digo a todos... yo cuando los miro, el otro día los miraba y yo decía, decía a estos niños les falta más amor... yo a veces, ponele, si el otro día no quería estar porque a veces yo digo me ponen nerviosa, porque me ponen nerviosa... porque... porque los niños no tienen... no tienen niñez, no tienen nada acá... acá no tienen nada, nada, nada... tienen el Parque acá a una cuadra y capaz que las madres no los llevan ¿Qué te puedo costar? Cambiarlo, abrigarlo un poquitito y total que vaya a jugar un poco los juegos... que aprenda a estar en contacto con otros niños... que no se vea que son marginados... porque acá ellos mismos se marginan solos... porque ellos piensan que al vivir acá ellos no pueden ser mejores ¿Entendés? Y uno al vivir acá... a veces a mí me paso... porque hubo un tiempo que decía "no, porque yo vivo acá nadie me viene a visitar" "no, porque yo vivo acá... "pero a mí no me importa, yo vivo acá, pero yo soy yo... yo voy a tratar de ser mejor... el día que me vaya de acá yo voy a tener mi casita y voy a ser feliz en mi casa... porque voy a tener lo que siempre quise... porque voy a tener el hogar de mis hijos... mis hijos van a tener un techo propio que sea de ellos ¿Entendés? Y a pesar de que yo acá... de estos 9 años que yo he pasado acá... me han servido de muchísimo porque me he pasado frío, me he llovido, me he cagado de hambre, me he cagado de calor, me he cagado de todo... porque te soy sincera me ha pasado de todo acá, he tenido millones de problemas pero de los malos recuerdos no me voy a llevar ninguno, me voy a llevar los buenos recuerdos y me voy a llevar que gracias a la Unión Vecinal y a nosotros y a la gente que está con nosotros... eh... todos los vecinos van a poder tener una casa digna y quizás no la puedan tener en otro lado

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Porque en otro lado no te van a llevar con una casa ¿Entendés? La tenés que pasar... porque si no la pasas no vas a tener nunca una casa... nunca... por más que te anotes, yo estoy anotada en Las Heras, desde que tuve a mi bebe cuando estaba embarazada, porque vivía en un asentamiento yo cuando estaba embarazada, hasta el día de ahora nunca me llamaron ¿Entendés?

Entrevistadora: Claro

Carmen: ¡Deci que nunca espere el llamado ese! Porque me acuerdo la Directora de, que todavía esta porque todavía es directora, me dijo no te hagas problema que yo te voy a llamar... porque me dijeron "vos te tenés que ir porque si no, no se puede desarmar el asentamiento y no se le puede dar la casa a nadie"... mira lo que me dijeron porque yo era menor en esa edad, y a mí me querían hacer casar para recibir una vivienda... pero que paso... yo en ese tiempo, ¡yo era muy chica! yo estaba embarazada y no me podía casar y no me iba a casar por una casa...

necesitaba a casa y si, vivía ahí... pero no me iba a casar y no me iba a arriesgar por una casa ¿Entendés? Es mucho arriesgarse a casarse... me casaba yo... yo me casaba hoy día y mañana me entregaban la casa... pero lo que no quería era casarme... entonces yo le dije... y claro yo me puse mal por los vecinos... porque si yo no me movía de ahí, era la única menor, no le entregaban casa a ninguno y a mi mama tampoco porque mi mama también vivía en el asentamiento... así que yo me tuve que ir, le dije a ella que bueno, me tuvo en lista de espera, me quede sin casa... porque si yo no me iba, no les iban a dar y tampoco por mi culpa se iban a quedar sin casa 25 familias

(Se interrumpe porque entra una persona)

Carmen: ¿Entendés? No me iba a poder quedar sin... sin... yo esperar que no les den casas, porque tampoco soy egoísta... yo si no tenía donde ir... pero mi primero está mi corazón pensando que ellos estaban desesperados por tener una casa y la gente de ese asentamiento... mi mama ¡cómo se llovía!

Entrevistadora: ¿Lograron la casa?

Carmen: Y mi mama logro la casa y tiene su casa... y ahora... la semana pasada fui y mi papa le ha puesto cerámica, así que... eh... mi mama ya no esta...

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Lo más triste es que estuvo 7 años en el asentamiento... ¿7 años?... si 7 años estuvo en el asentamiento... esperando una casa ella, nunca se la dieron, se fue a vivir a la casa de los suegros... pasaron 3 años y se tuvo que ir a vivir a la calle de nuevo

Entrevistadora: Mjm

Carmen: ¿Entendés? Vivió en la calle ¡Por qué vivió en la calle! Vivimos en la calle hasta que yo le digo mami vamos a meternos ahí, yo me metí, nos metimos con mi mama y ahí se empezaron a hacer ranchitos toda la gente y le digo mami nos vamos a quedar... deci que fue cuestión de un año... un año, dos años... fue el asentamiento Sargento Cabral... fue el asentamiento más corto que le entregaron casas porque le dieron en el Barrio Santa Teresita... te digo una mala experiencia... ¿Por qué? Porque cuando los largaron allá, los largaron con toda la gente de allá y allá les quitaron las casas, los sacaban con los fierros y que se fueran a la calle y no les importaba nada, porque la gente de allá mandaba en su zona ¿Entendés?

Entrevistadora: Claro

Carmen: Como yo digo ahora... que nosotros acá tenemos que estar más unidos ¿Por qué? Porque nosotros nos vamos a ir para La Favorita... nosotros vamos a ser... nosotros somos de acá, nosotros nos conocemos acá, en esta zona, conocemos (no se entiende) nosotros nos vamos a ir a encontrar con otra nueva gente ¿Entendés? Entonces uno tiene que estar preparado porque no es que te vas a ir a vivir al barrio nuevo (risas) al barrio nuevo, está rodeado de otros barrios... y que lamentablemente, sino te conocen y si hacen los locos... como paso allá... allá, mi papa es loco, pero vino uno más loco que él y te sacó la casa y te olvidaste y te quedaste sin casa ¿Entendés? Fueron cuestiones de que, ponele, a nosotros... porque nosotros siempre nos hicimos valorar, porque a mí nadie me va a llevar por encima porque yo tengo un carácter súper y no me importa pelear con nadie, no me importa nada... entendés... mi papa y mi mama eran igual... por eso yo creo que fue el motivo que nadie se metió con nosotros porque éramos los tres y no nos importaba nada... y no nos hacía falta más...

Entrevistadora: ¿Qué les han dicho respecto a esto de que se van a La Favorita?

Carmen: Nos han dicho que... nos quieren matar... la gente de La Favorita no quieren que vayamos nosotros...

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Es la pura realidad... que no quieren que vayamos nosotros... el tema es ese... le dan a un par de gente con nosotros de ahí de La Favorita... pero que es lo que pasa... el problema para mí ¿Cuál va a ser? ¡La movilidad! Porque yo ahí lo veo como que está muy alejado... yo digo no, porque ahí hay micros, porque nosotros fuimos a ver al lote y todo, el tema va a ser del micro... porque nosotros tenemos que traer nuestros chicos acá, a la escuela de acá ¿Entendés? Yo a los chicos los tengo que traer a la escuela de acá

Entrevistadora: Y en ese sentido ¿Vos crees que acá... es más fácil? ¿Qué pensas?

Carmen: Mira... si hubiera sido por mí... si hubiera sido por mi parte... yo hubiera peleado a que nos quedemos con este terreno... si hubiera sido por mi parte ¿Entendés?... Pero no quiero arriesgar a que la gente esté más tiempo acá ¿Entendés? Porque yo se que acá con los años que llevamos un par de vecinos, unas señoras y le damos, este terreno tendría que ser de nosotros porque llevamos muchos años... muchísimos años llevamos acá en este asentamiento y que si nos tienen que dar una solución y para mí hubiera sido mejor que nos hubieran dado acá en un terrenito... y acá unos dúplex los levantas y puedes vivir lo más bien ¿Entendés?

Entrevistadora: Claro

Carmen: Porque acá se pueden hacer porque es un terrenos súper grande... que van a hacer acá terribles shoppings que les va a dar muchísimo dinero a todos ¿Entendés? Y acá yo sé que es todo cuestión legal... pero si uno la pelea, uno se puede quedar con el terreno, pero a mí que me facilita.... que ya los vecinos se que en 6, 8 meses les van a dar las casas y ya no va a haber que pelear ¿Entendés? Pero si nosotros queremos pasar un año más acá, dos años más acá y no queremos recibir esas casas ¡Yo sé! Porque yo se que si podemos llegar a pelear por un terreno acá, pero tampoco quiero que nos pongamos en contra de muchísima gente, ni estar peleando, porque es pelear... pero sé que lo ganamos, si lo queremos, lo ganamos porque son muchos años los que hemos pasado y yo seré una mina que no tengo el secundario completo pero de leyes y de cosas se mucho porque soy muy metida viste, y siempre me gusta andar metiéndome así y escuchar a este, y escuchar al otro y estar con mucha gente que sabe... entonces y ahí vas aprendiendo ¿Entendés? O sea que no me van a poder meter el chupetín en la boca y quédate callada y confórmate ¿Entendés? Porque si uno quiere acá... yo como digo... acá si la gente quisiera se queda con estos terrenos porque acá hay gente que hace como 10 años que esta ¿Entendés? Como la gente de allá abajo... acá en la calle Perú... todos mis tíos, ellos viven ahí porque mi papa trabajaba acá en el Ferrocarril

Entrevistadora: Claro

Carmen: Entonces ellos se hicieron ahí... mi papa vivió... hace 60 años que viven ahí... mi papa vivió allá, tenía la casilla de maderita y ya estaban ellos ahí ¿Entendés? Y mira yo me fui de ahí y yo me tendría que haber quedado con un pedazo de tierra ahí porque ahora se quedaron todas mis primas y mis tíos, todos quedaron con un pedazo de tierra... yo me fui y a ellos los van a dejar ahí, supuestamente no los sacan

Entrevistadora: ¿Son los del Escorihuela?

Carmen: No los del Malargüe... ellos se quedan... ellos no se van... a ellos no los sacan, me parecen que no los pueden sacar por el tema legal...

Entrevistadora: ¿Y desde el gobierno qué les han dicho? ¿O desde el IPV? No sé quien está trabajando en esta zona este tema de que ustedes se tienen que ir

Carmen: Desde el gobierno, nadie... del Municipio el sábado tuvimos... el sábado mañana, tenemos una reunión... si querés veni...

Entrevistadora: Bueno ¿Dónde es la reunión?

Carmen: Ah, pero te tendría que mandar un mensaje, porque primero se va a hablar un tema de inseguridad que lo tengo que charlar con los vecinitos ¿Entendés?

Entrevistadora: Bien

Carmen: Y voy a pelear...

Entrevistadora: (Risas)

Carmen: Y voy a pelear... y no quiero hacerte pasar un disgusto porque yo me pongo nerviosa y yo peleo... yo peleo con la gente ¿Entendés? Porque me gusta vivir bien y no quiero que por una o dos personas terminemos perjudicados todos los que vivimos acá porque lamentablemente acá pasa eso... que por una o dos personas, la pasamos mal todos ¿Entendés? Ponele, mira yo... mira donde yo vivo y yo sabes cuantos allanamientos he tenido y sabes lo que es venir y que la policía te tire todo... el otro día cuando me hicieron el allanamiento, me agarraron y me levantaron la cama ¡así! imagínate...

Entrevistadora: Claro...

Carmen: Porque la policía viene así, porque es su trabajo ¿Entendés? Porque es el trabajo que tienen que hacer ellos... pero lamentablemente esos allanamientos ¿Sabes por qué los comemos? Porque hay gente que si aguanta ¿Entendés? Y no se da cuenta que le hace mal a los vecinos, no a ellos mismos... porque es como yo digo... ustedes no se preocupen de nada ustedes, al que le hacen daño es al que está al lado ¿Entendés? Porque para colmo los que hacen el aguante tienen la suerte ¡qué nunca le allanan la casa! ¡Nunca! ¡Nunca!... me allanaron a mí... yo con mis tres chicos acá, siempre he vivido ¡sola! ¡Sola! he vivido sola y siempre he tenido allanamientos....

Entrevistadora: Tenés más problemas con la policía (Risas) que con la gente del lugar (Risas)

Carmen: (Risas) ¡Tengo más problemas con la policía! Imagínate, encima me dicen todos "y eso que vos sos la secretaria y te allanan"... le digo al Víctor yo "vos sos el presidente y a vos nunca te allanan, yo soy la secretaria me viven allanando" (Risas)

Entrevistadora: (Risas)

Carmen: Y la tesorera la Lucia también... siempre tiene ¿Entendés? Entonces... nos molesta... porque... porque somos 3 personas que encabezamos acá el asentamiento Víctor, yo y la Lucia, que la Lucia es la tesorera... nosotros tres somos las personas que nos levantamos a las 8 de la mañana, a las 9 de la mañana a andar al IPV, a la Municipalidad, a la Casa de Gobierno a

golpear puertas para todos lados ¿Entendés? ¿Para qué? Para que la gente pueda vivir bien, para que la que se llueve no se llueva más y conseguirle algo... para el que está pasando una necesidad tratar de pasarle un colchón, algo y tratar de ayudarlo en algo... para que el que no comió pueda comer hoy día ¿Entendés?

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Entonces si nosotros hacemos todo eso y tenemos un apoyo... porque atrás de nosotros tenemos un apoyo que nos van a ayudar ¿Me entendés? ¿Porque nos tenemos que portar mal? Si cuando necesitamos lo tenemos... no te parece que está mal ser mal agradecido de la poca gente que te está ayudando y que capaz que mañana lo necesites ¿Entendés? Entonces mañana vos... como yo le digo a todos, hoy día quizás yo no pueda, capaz que vos hoy día no necesites nada, pero vos mañana vas a necesitar y si uno necesita va a ir a golpear... porque a mí me ha pasado... yo he necesitado y yo he ido a golpear... yo he dicho nunca voy a ir a golpear a nadie, y es mentira... porque cuando uno necesita así sea económico, social... sentimentalmente vos siempre necesitas de alguien y no podes portarme mal... porque así te va en la vida... porque la vida es así, uno tiene que aprender a tratar de encaminar las cosas porque si no sabes que... ¡imagínate! como yo digo si yo fuera por mi carácter ya los tendría que haber matado a todos acá... pero mañana tengo que hablar, si o si, bien sería, porque yo soy la que... yo y 3 compañeros somos los que encabezamos esto... somos los 3 los que hemos luchado tanto para que nos entreguen... mira, ayer nos entregaron una carpetita así con todos los planitos de la casa

Entrevistadora: ¿Y se iría todo el asentamiento junto?

Carmen: Mjm... Todos juntos nos vamos, nos vamos todos juntos... todos, todos, todos ¿Entonces? Sabes la bronca que te da, sabes cuánto nos costó llegar a un planito así de las casa y que te digan mira la semana que viene empiezan las construcciones, empieza la limpieza y la construcción del barrio para ustedes... mientras que los otros están aguantando pelotudos que roban un celular, una cartera, le pegan a una mujer ¡no! ¿Por qué? Si yo me quiero ir bien de acá, yo no me quiero ir y que me digan "ah menos mal que se fueron los negros de mierda que robaban y que" ¿Por qué? Si yo no lo hago ¿Por qué me tengo que ver mal yo? ¿Por qué tengo que quedar mal yo en la calle? Si yo no lo hago, porque lamentablemente uno hace ensuciar a todos y acá uno o dos son

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Pero después toda la gente que... a mí me gustaría vinieras y hicieras encuestas a toda la gente... y vos me dirías mira tenía razón la Carmen que en este barrio hay muchísimo corazón, hay muchísima gente que se puede ayudar, hay mucha gente que está muy encerrada pero que vos la tenés que ablandar y tenés que ayudarla y hay muchas veces que le falta mucho amor, quizás esta muy desprotegido, entonces es así porque es así ¿Entendés? Y los pibes que estaban echados a perder la Carmen les dijo "eh loco en vez de arruinarte vamos a salir a pasear, vamos a salir a bailar ¿qué te vas andar ahí? sos loco vos, si sos joven y es la vida" Entonces (no se entiende) no sabes qué hacer... porque si lo haces lo haces... y si no lo haces no lo haces... acá se ayuda, acá en el asentamiento tenemos una Unión Vecinal, recaudamos fondos, acá nosotros pagamos 30 pesos por mes

Entrevistadora: Mjm

Carmen: ¿Me entendés? Entonces con esos fondos nosotros agarramos y con esos fondos... eh... el presidente le da 30 pesos a uno, 30 pesos al otro, para que tengan para ir a hacer los trámites que tengan que hacer... le da 30 pesos por el tramite, entonces ahí quedan siempre pa'tras ellos porque pagamos todo todos los meses, entonces de ahí, de esa plata... se le ha prestado a la gente plata para una cosa... pasa un problema y se saca plata de ahí... la señora de allá se enfermo o se cayo... y bueno, hay plata en la Unión Vecinal vamos a comprarle los remedios a la señora aquella... aquella señora, ponele, sabemos que anda pasando necesidades vamos a ir a comprarle una bolsa de mercadería, vamos a ir a comprarle una bolsa de pañales a esa señora... tuve a mi sobrina internada con meningococo

Entrevistadora: Mjm

Carmen: En el Notti... le daban 6 horas de vida, no teníamos un peso partido por la mitad... de la Unión Vecinal se sacó, se le llevaba a mi hermana, al marido... que no fueron buenas personas con la Unión Vecinal... no han sido buena gente para nada con la gente de acá y eso que es mi hermana... pero esa criatura necesitaba de nosotros y todo el asentamiento estaba allá orando afuera del hospital para ¿Entendés? Entonces te das cuenta que no toda la gente es mala... porque como te dije... viste que te dije... de la calle para allá, piensan una cosa, pero es muy distinto a que pasen para acá y vean la realidad ¿Entendés? O sea y vean lo que pasa

Entrevistadora: Claro

Carmen: No todos somos perfectos... ¡no somos unos santos tampoco! pero porque no se meten y pispean para ver, como vos que estas en este momento acá... y hay un montón de gente, porque no sos la primera, porque han venido muchos chicos de la Universidad y yo

conozco, algunas se han ido re bien, re contentas, algunas se han ido hasta llorando... hay una chica que vivía con un nylon y tenía 7 niños y todos chiquititos... no sabes cómo se fue esa chica llorando porque, o sea, no lo podía creer que vivieran (no se entiende) pero vos no sabes cómo vivía ¡re mal! ¡Re mal vivía! y que ahí nosotros... yo tenía ese colchón más viejito... ¡y vamos a llevarle cosas! y yo como no lo ocupaba.... una mano lava la otra... y se lavan mil ¿Entendés? (no se entiende) y si tenía ropa que no me andaba a mí, pues íbamos y se la llevábamos (no se entiende) todo es siempre a través de la Unión Vecinal porque si no fuera por la Unión Vecinal... no... nada ¿Entendés? Pero a veces la gente es mal agradecida, uno queda mal... porque uno queda mal... yo ponele... yo me siento mal... ¿Por qué? Porque a nosotros el Ministerio de Seguridad nos ha ayudado muchísimo y es la única, los únicos que están con nosotros... los únicos que "se me llovió la casa", "bueno Carmen, no te hagas problema que yo te voy a tratar de solucionar"... a la media hora, "mira ya lo conseguimos" y están acá... "mira tengo el problema"... mira falleció una nena, la madre no tenía plata, no tenía familia, no tenía nada...

(Se interrumpe por que entra una persona)

Carmen: No tenía refugio, no tenía nada... y ¿qué paso? la Carmen agarro y llamo al Sr. Ministro de Seguridad... porque él cuando vino era por un tema de inseguridad porque la gente de acá se estaba portando mal, y sin embargo él en vez de querer hundirnos él nos ayudo, él no vino a traer acá mangas de policía y a llevarse a todos los que estaban robando... él quería sacarnos adelante a nosotros... él quería sacarnos adelante... al que se lo tuvieron que llevar pues se lo llevaron y al que no, a ayudar... pero porque hay que ser mal agradecido ¿Entendés? pero porque hay que ser mal agradecido con las personas que te están ayudando y eso es lo que acá no entienden... porque no entiende... y sabes hace cuanto que lo vengo peleando ... y gracias a Dios la venimos llevando re bien, porque acá cuando ellos empezaron y acá como te digo ni yo tenía el culo limpio, porque te soy sincera ni yo tenía el culo limpio, pero al darte cuenta vos, una persona al darse cuenta de que te pueden ayudar y que no hace falta hacer cosas malas porque... podes recibir más ayuda haciendo cosas buenas que haciendo cosas malas ¿Me entendés? Porque te lo estoy diciendo sinceramente, soy realista ¿Entendés? Entonces yo digo si nos pueden ayudar ¿Por qué tengo que hacer cosas malas? (no se entiende) y si necesito una ayuda puedo llegar a llamar por teléfono y me la pueden llegar a dar

Entrevistadora: Claro

Carmen: Y si necesito un trabajo ¡Por qué hasta trabajo conseguí! ¿Me entendés? Y la gente... me dicen "mira Carmen acá hay un trabajito" Y salimos a buscar a los vecinos... acá hay un par

de vecinos que tienen trabajos gracias a ellos ¿Me entendés? Tanto como la necesidad de los niños... viene el festejo del día del niño ¿Vos que te pensás que va a venir otro de otro lado a decir vamos a festejar el día del niño? Si acá siempre nos cerraron las puertas todos, todos en todos lados... los únicos que están con nosotros son ellos y que los conocimos a través del tema de inseguridad ¿Entendés? que eso es muy delicado... en ese tiempo eran impresionantes los robos y acá ninguno tenía el culo limpio... eran pocos los que tenían el culo limpio porque todos se prestaban para lo mismo... pero al meterse ellos, la misma gente, y gracias a nosotros tres que yo fui una, porque los otros no, pero yo si también andaba en la mala... y me di cuenta que era mejor... y me hice a un costado... y así como yo me pude hacer a un costado, le puedo agarrar a los vecinos y decir hagámonos para un costado conmigo, hacete a un costado conmigo que podemos ir a estar mejor.. y así le fui agarrando de la mano a mucha gente y se fue haciendo a costado conmigo ¿Me entendés? y que ahora está bien y no está haciendo cosas malas y está bien y ya consiguió un trabajito... y se les puede ayudar... y si (no se entiende) se les va a volver a ayudar ¿Me entendés? y eso es lo bueno, y eso es lo lindo... del... del tema de conocerlos a ellos y nos fue espectacular... mira... como yo digo... fue por un tema de inseguridad, él si hubiera querido viene y hace el allanamiento y nos lleva a todos presos y chau... nos vemos... si él esta acá es por el tema de inseguridad... él no tiene porque hacer clase social acá ¿Me entendés? No tendría porque él venir a darnos una mano sino es su trabajo ¿Me entendés? El trabajo de él es el tema de inseguridad, sin embargo él nos ayuda, está en las buenas y en las malas... Esa vuelta del velorio de la nena, no teníamos como sepultarla a la nena

Entrevistadora: Claro...

Carmen: ¿Vos que te pensás? que cualquiera te va a venir y te va a decir "no Carmen, no te hagas problema que ya vamos a ver cómo te lo solucionamos" y en ¡20 minutos! llamarte de nuevo y decir no te hagas problema que ya conseguimos el sepelio, quédense tranquilos, que lo único que queremos es que estén tranquilos, cualquier cosa que necesiten saben que pueden contar conmigo ¿Alguien te lo va a decir? ¡Nadie te lo va a decir! porque nadie va a venir y te lo va a decir... y eso que acá nunca, nunca, nunca vinieron y nos dijeron te compramos con un voto... fue el tema de elecciones, nadie vino y dijo, por parte de ellos, vinieron los otros, pero por parte de ellos no vinieron y dijeron ¿Querés ir a votar y te voy a dar algo? Nunca nos pidieron que votáramos ni nada, nada... ¡yo me encargue! yo me encargue de querer saber si ellos tenían a alguien porque yo los quería ayudar, necesitaba ayudarlos a ellos porque yo necesito ayudarlos a ellos, porque ellos me han ayudado un montón a mí, entonces...

Entrevistadora: Recién me decías que el contacto había sido a través de un tema de inseguridad ¿Cómo fue eso?

Carmen: Se juntaron los vecinos de la parte de la calle Perú, por el tema de la inseguridad en la calle Perú, se juntaron los vecinos de la calle Perú...

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Y pusieron la garita... ahí fue cuando pusieron la garita

Entrevistadora: Ajá

Carmen: ¡No! no fue ahí lo de la garita, fue antes... eso paso antes... allá, bueno... ahí fue cuando dijeron que iban a poner la garita todo... cuando fue el tema de inseguridad que pusieron la garita tenía la niña internada... me acuerdo (no se entiende) me acuerdo que ese día del tema de inseguridad la nena se estaba muriendo y estaban pidiendo seguridad todos los vecinos y yo la tenía a la nena con 6 horas que le daban de vida, y yo llegaba del hospital... al ser secretaria de la Unión Vecinal, me llamaba el Víctor y me decía "mira, están haciendo una junta porque se han juntado todos los vecinos... "y a mí me había dado... ¿Sabes porque me dio bronca? Porque yo ya sabía que las cosas ya se habían calmado acá en el asentamiento y sabía que no era gente de acá porque uno vive acá constantemente...

Entrevistadora: Claro....

Carmen: Estaba con un tema muy delicado que estaba al borde la muerte mi sobrina y no me importaba nada... ¿Pedís una garita? Porque los vecinos tienen plata y tienen recursos... de decir ¿Por qué no vamos a ayudar a esta gente? y decirle necesita algo... o necesita... cualquier... lo mínimo... está bien, está mal... porque en el noticiero en todos lados salió el tema de la nena porque lo fui que le agarro a la nena de Pampita, lo mismo...

Entrevistadora: Aja

Carmen: Era la única nena que no sé como Dios la ha dejado vivir, porque Él la ha dejado, por algo la ha dejado... pero ¿Me entendés? Entonces ese día yo me vine re embroncada porque yo estaban pidiendo el tema de inseguridad y a mí se me estaba muriendo mi sobrina ¿Me entendés? Y fue lo único... por lo único que yo me puse... yo no he tenido problemas con ningún vecino de la calle Perú para allá, con ninguno, todo lo contrario... estaban teniendo relaciones acá, yo estoy acá sentada así como vos, y mis hijos estaban jugando acá afuera, vos vieras... era una mina, toda así que tenía trencitas, no eran de acá, estaban teniendo relaciones... si vos los vieras... se veían de acá, era directamente una porno... agarre, metí a los chicos adentro y

me fui afuera, vos no sabes cómo los saque... con el palo, los agarre a palazos a los dos ¡Cochinos degenerados! Iba atrás... y ya estaba la garita acá, la habían puesto la garita acá... pero sabes la bronca que me dio, estaban todos los niños, los niños los estaban mirando vos, no podés... los niños los estaban mirando lo que estaban haciendo... ellos estaban tan drogados, tan... vaya a saber donde estaban pero estaban re locos... vos vieras como salieron, se rompieron todo el culo, porque estaban con los pantalones bajos... salieron corriendo y ahí los agarre a palazos... allá arriba... y me fui a hacer quilombo a la policía "¡Ustedes en vez de dormir tienen que andar cuidando acá!" Porque es verdad porque acá a veces, acá tendría que haber un móvil controlando a toda la gente... yo me encargo de que este ese móvil (no se entiende) acá tienen que estar los móviles... acá hay tema de inseguridad, pero no porque... acá vienen un montón que acá se les ha cortado el paso... pero porque uno decide... porque yo me voy y (no se entiende) ustedes no dejen a nadie del otro lado porque después los que terminan mal somos nosotros...

Entrevistadora: Claro

Carmen: ¿Me entendés? Entonces uno no puede vivir constantemente... yo desde que estoy acá peleo... desde que me metí acá, vivo peleando... porque soy una persona... viste que te digo mañana no te quiero hacer sentir mal porque yo voy a pelear... y se la persona con la que voy a pelear porque es una sola nomás... porque es una sola familia que nos puede ensuciar a todos... y esa sola familia puede garronear a cualquiera ¿Entendés? Yo acá tengo un amigo que está preso, le dieron 6 años, y el no robo, por mis hijos toco madera... estaba arreglándome el techo que yo me había llovido, al pibe me lo traje el día anterior acá para que arreglara el techo con el padre de mi hijo, porque yo estaba separada ya, pero yo lo que le pedí a él que se viniera a dormir para que venga y arregle el techo... podés creer que robaron una bicicleta, el pendejo se mando, porque yo vi cuando el pendejo se mando, como yo estaba en la fosa... estaba juntando las botellas en la fosa, el pendejo paso por ahí y paso por allá atrás y se fue el pendejo ¿Entendés? Se fue el pendejo... Y acá atrás estaba el papa de mi hijo y el pibe este el amigo mío arreglándome el techo, estaban llenos de tierra, arena... ¿Podés creer que la policía se lo llevo?

(Se corta la grabación)

Carmen: Fue una mala suerte... pero te juro por Dios que él no había sido, y sin embargo se comió el garrón por un pelotudo que lo guardaron allá atrás ¿Me entendés?

Entrevistadora: Claro

Carmen: ¿Me entendés? Y es un amigo mío ¿Entendés? y tiene un hijo y va a estar 6 años pagando una cosa que no fue y lamentablemente la mina lo reconoció y si la justicia es así, es así ¿Me entendés? Y no por uno vamos a pagar los platos rotos todos, como yo le digo... roba uno, se mete la policía, al primero que enganche se lo va a llevar

Entrevistadora: Claro

Carmen: ¡Por qué es así! No van a investigar... van a ver el primero... o capaz que robo y se metió el primero en la primer calle... y enganchan al primer pelotudo que venga caminando, re loco, re borracho... y si lo enganchan se lo van a llevar... y qué tal si (no se entiende) a las personas que les robaron, no se van a conformar con ver los que les robaron, van a querer verlos mal a los que los robaron ¿Entendés? Y no miden las consecuencias que capaz que no fue, y capaz que para sacarse el peso de encima de que me robaron... pueden acusar a cualquiera ¿Me entendés? Y eso ya me paso a mí, y eso es lo que yo no quiero que pase acá, porque ya me paso a mí ¿Me entendés? 6 años le dieron, no son 2 meses, 3 meses, 6 años lo condenaron por una cosa que él nunca hizo y lo guardaron ahí atrás ¿Me entendés? ¿Y qué ahora va a pasar lo mismo? Voy a dejar que sigan delinquiendo, que sigan y que le den no 5, 10, 20 años

Entrevistadora: Claro...

Carmen: ¿Y qué vamos a hacer? Y ellos van a quedar como si nada... no... no soy policía yo, no soy policía... yo se lo digo a todos ¡No soy ninguna paca! Pero me gusta vivir bien ¿A vos te gusta vivir bien? A mí me gusta vivir bien... Vivamos bien los dos de última, pero trata de no ensuciar a todos porque no todos son así... si a vos te gusta, de última, si a vos te gusta vivir de esa manera, ándate a vivir para otro lado y trata, y deja que la gente viva bien... y que no, la gente la viven bardeando los milicos porque cuando vienen acá... encima acá, la policía no nos quiere a nosotros y nosotros... tienen todos un carácter sumamente podrido yyyyy se arma la batahola ¿Entendés? Y se arma la batahola entre gente que no está involucrada en el caso y la policía que no tiene nada que ver, se prenden entre ellos dos, mientras los otros atrás se cagan de la risa y ¡te da bronca! porque yo he peleado... yo he peleado con la policía, yo he peleado... hicimos corte en la calle, hicimos corte en aquella calle... ¿Me entendés? Se llevaron a unos críos detenidos me acuerdo, que se llevaron a unos críos detenidos que no tenían nada que ver los pibes ¡Nada que ver! ¡Absolutamente nada que ver! Mientras los otros se cagan de la risa ¡No! Todo tiene un límite... yo me quiero ir bien de acá, quiero que por lo menos digan...

Entrevistadora: ¿Ya es seguro que se van?

Carmen: Si, nos vamos... Ya tenemos todo... es más te invitaba porque es más ya tenemos los planos, la gente ¡se va a poner re contenta!

Entrevistadora: Y cómo está el resto de la gente, los vecinos ¿Con el tema de irse?

Carmen: La gente de... porque han venido...

Entrevistadora: No digo la gente de acá... con la idea de irse

Carmen: Siii, todos se quieren ir... todos quieren que les den una casa... si acá no vive ninguno porque quiera vivir (no se entiende) pero todos se quieren de acá... yo soy la que más se quedaría... yo que te digo... yo se que todos se quieren ir... sé que mucha gente no porque hay muchos que les gusta vivir capaz así y a otras que no les importa... pero yo te digo, yo si quiero irme a vivir a otro lado... yo quiero tener mi casa, ponerle rejas a mi casa, quiero comprarme unas cortinas, quiero pintar mi casa, quiero que mis hijos se tiren en una cerámica, quiero ponerle plantas afuera ¿Entendés? Tengo un montón de ideas, hacer un saloncito, tengo un montón de ideas pero para progresar... para progresar ¿Entendés?

Entrevistadora: Y recién me decías que la diferencia que veías entre La Favorita y esta zona de acá ¿En qué?

Carmen: Mira... vos estas acá...yo vivo acá... a una cuadra tengo el 92, 94... 92 y que van al Municipal, Barrio Infanta, shopping, Notti... pasan por ahí... una cuadra más arriba... eso es una cuadra... una cuadra más arriba tenés el que vas al Lagomaggiore, 50, el 8, el 7... qué bueno, van para el Barrio Infanta... porque de los que vienen bajan todos para el centro y van para la Casa de Gobierno y van para el Notti... bajas acá a la calle Perú, que no es ni una cuadra porque vos viste lo que es... ahí tenés el 82, 83, 87 que vienen del Municipal hacia el centro... tenés todas las posibilidades de ir en micro... tenés el centro ¡a dos pasos! tenés el supermercado, el Veá, a ¡un paso! tenés el Átomo a un paso, el Leal a un paso, las verdulerías todas cerca... acá lo único, el único problema que tenés es que los negocios son muy caros, los negocios, las verdulerías son caras...

Entrevistadora: Claro

Carmen: Eso es re caro y que si vos querés vivir bien y necesitas... ponele, yo todas las semanas, yo tengo mi hermana acá que es re - económica, ella se compra todo en el Barrio, va al Barrio San Martín y ella trae todo de allá carne, pollo, fruta, verdura, todo trae de allá... porque... porque es muchísima la diferencia que hay en precio... es muchísima la diferencia... allá te traes un pollo por 25 pesos y acá estas pagando un pollo 60 pesos... 45 pesos, 50 pesos,

60 pesos pagas un pollo para meterlo al horno... allá con 25 pesos te lo traes... te das cuenta que no son... el tema de 5 pesos o 2 pesos... es de 10, 15 o 20 pesos es mucha la diferencia... en la fruta y la verdura igual, allá te dan 5 kilos de papas por 10 pesos acá con 10 pesos compras un kilo ¿Me entendés? Es muchísima la diferencia... yo el otro día en Las Heras paso por la calle Roca habían unas ofertas... más vale porque en Las Heras es todo mucho más barato... fruta 10 pesos, un kilo de esto, un kilo de cada cosa 10 pesos... yo acá mando a comprar 10 pesos en fruta me mandan una manzana, una naranja y una banana... con 10 pesos le puedo dar fruta a los 3 nomas

Entrevistadora: Una para cada uno

Carmen: Claro, una para cada uno y el otro día con 10 pesos me traje un montón de kilos para todos ¿Me entendés? Entonces es diferente en lo económico en realidad... acá sabes que... si pudiera vivir acá ¡yo me quedo acá! como te digo yo, si hubiera sido por mi yo peleo para que me den el terreno acá, es una zona linda, no molesto a nadie... los que viven mal los tendríamos que tratar que se los lleven a otro lado que vivan como ellos quieren en otro lado porque son, como te digo, son contados... acá son todos humildes... el que va al centro va a cartonear, el de acá al lado trabaja, el de al lado todos trabajan, la señora de al lado trabajan los dos... el de enfrente también trabaja... el Víctor también trabaja, mi hermana trabajan los dos, los dos juntos, mi hermana en el servicio domestico y mi cuñado en la construcción... todos los que viven acá, todos trabajan en construcción... más el otro chico trabaja en la Municipalidad, la otra chica trabaja en la casa de Carlos... la de enfrente se ha puesto un kiosquito y vende artículos de limpieza en la calle, la piba de allá tiene un montón de hijos pero trabaja en boliches, el señor de ahí bueno no hace nada pero trabaja en la calle anda cartoneando... el señor de enfrente también cartonea... hay mucha gente que cartonea, se dedica al cartón... hay muchas mujeres acá que van a barrer las calles en el municipio ¿Me entendés? No es gente que no trabaje, que no tenga para comer ¿Me entendés? Hay gente que puede vivir bien, que puede salir... ahora hay gente que no le gusta trabajar, hay un nombre y una mujer que no les gusta trabajar, no les gusta hacer nada, les gusta que venga todo de arriba y no es así, para todo tenés que esforzarte sino nunca vas a tener nada ¿Me entendés? A mí me dicen y ahora a mí me dicen "Carmen vos estas re bien..." si pero a mí me gusta vivir bien, si no me voy a conformar con esto que vos e trajiste ahora... yo no me voy a conformar con esto, yo voy a decir no, mañana yo quiero algo mejor ¿Entendés? Y si uno quiere vivir bien ¿Por qué tenemos que aguantar? Por una persona no podemos ensuciarnos todos... como le dije yo ayer al Víctor, por una sola no voy a denunciar a todos...

(Se interrumpe)

Carmen: Como voy a decir en la reunión... va a ser muy cortita a reunión "¡Hermano, hermana!" porque yo ahora les he dicho al marido y la mujer... porque la mujer siempre se lava las manos... no, si mi marido es... bueno, es tu marido, que vaya y ponga la cara tu marido... hermano te gusta vivir así, tomate el palo... porque si no vas a tener problemas conmigo, vos querés problema conmigo los vas a tener... a mí no me importa tener problemas con nadie (no se entiende) pero yo quiero vivir tranquila, prefiero tener problemas con la gente de acá y no con la policía... ¿Me entendés? Porque prefiero pelearme con él un rato y cagarme a piñas, y cagarme a piñas con la mina y que se dé cuenta de las cosas ¿Me entendés? Y no esperar que se lo lleven al marido de ella y lo hagan cumplir 10 años, 20 años o que se lleven a cualquier pelotudo de acá que le hagan cumplir 10 años... prefiero arreglar las cosas de esa manera y no esperar que le pase algo a otra persona porque ¡es muy triste! tener a alguien encerrado ¿Entendés? Entonces es triste tener a alguien encerrado... ese pibe, ese pibe no hizo nada... está pagando una condena que nunca tuvo nada que ver... no va a tener ningún beneficio... porque ese pibe era cualquiera, estaba recuperándose estaba yendo a (no se entiende) Ahí va el hijo del pibe

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Ahí va el hijo que ya lleva 6 años sin ver a su papa y sin embargo está pagando algo que no hizo ¿Entendés? y eso le puede pasar a cualquier otro vecino de acá y que vamos a esperar que le pase algo a alguno y no le vamos a decir nada, mientras la otra vive ahí tranquila... y ella total ¿Entendés? No... las cosas no son así... yo como decía... porque esto (no se entiende) hace rato yo quería todo ponerlo en limpio, pero me decían "no Carmen porque vas a pelear, no queremos que pelees, siempre peleando por otro" que se yo... yo le dije, bueno, lo vamos a dejar así, el otro día tuve una discusión fuerte... bueno... y a mí me rebalsaron el vaso... imagínate que ahora el tema, que dicen que no quieren tener problemas conmigo que dicen que se van a ir ellos para no tener problemas conmigo, pero te digo una cosa, yo soy muy buena, yo te voy a poder ayudar, pero vos me estas pagando mal, me estas traicionando y sé que no me estas ayudando y me vas a empeorar las cosas... olvidate que yo te voy a hacer la cruz y se te tengo que hacer algo, te lo voy a hacer, porque a mí me están ayudando la gente que está conmigo y yo no puedo pagarles mal... ¿Me entendés? ... Yo necesito que ellos digan bueno por lo menos, los ayudamos a ellos y ellos se están portando bien, se que ellos saben que hubo un gran cambio acá porque yo se que ellos lo saben y ellos hasta acá entran y yo se que ellos saben que acá ha habido un gran cambio ¿Me entendés? Porque como yo me hago cargo de que yo nunca fui culo limpio ¿Me entendés? Pero sé que puedo llegar a estar mejor haciendo las cosas bien ¿Me entendés? Porque no se va a poder hablar, le tenés que abrir los ojos a la gente ¿Me entendés? Porque ellos también se tienen que

dar cuenta ¿Me entendés? Para que el día de mañana de última sean algo mejores y no estén lamentándose, ni la mujer este sola girando con los hijos y el marido este preso o ella este presa o estén los dos presos y los niños estén solos ¿Me entendés? Porque la vida es así... y si vos sos una persona... yo no soy mala persona... yo lo único que quiero es que ellos no se perjudiquen ni perjudiquen a la otra gente... porque si ya hicieron daño una vez y vos trataste de hacer (no se entiende) y de tratar de entender, y de hacerle ver las cosas por las buenas y si ellos no quieren entender... bueno, tampoco, como yo digo, yo no voy a ir a denunciar ni voy a ir a hacer nada... porque para eso está la policía, pero yo quiero vivir bien, yo no quiero que vengan mañana y me hagan allanamientos por un tiroteo que se mando un robo acá afuera... yo quiero vivir tranquila, no quiero que vengan y me... sabes que feo que es que cuando se va la policía ponerte a ordenar todo ¡y mira como me rompieron el sillón! ¿Entendés? Porque si yo no hice nada, si yo no robe nada ¿Me entendés? Porque me hacen el allanamiento a mi si yo no hago nada, mientras los otros no... ellos están felices en su casa así... y no se comen ni el día, ni el mal disgusto... porque lo más triste... lo que a mí me duele y yo lloro cuando viene la policía... es que yo nunca los quiero hacer pasar a mis hijos por esto ¿Entendés? Nunca lo quise... nunca quise que mis hijos vieran esto... y si ellos al ver estos temas de violencia, cuando ven a la policía, mis hijos le tienen terror a la policía y yo nunca quise que mis hijos odieran a la policía... porque mis hijos van por la calle y a mis hijos les llega a pasar algo, ellos tienen que recurrir a la policía y ellos no quieren ir porque le tienen terror ¿Entendés? Y porque yo tengo que dejar que ahora mis hijos odien a la policía, mis hijos ahora cuando ven a la policía... yo ponele ayer estábamos ahí y paso el móvil "¡puto! ¡Te odio! ¡No te quiero nunca! ¡No te quiero ni ver! ¡Puto!" no dicen malas palabras... el más chiquitito, el bebe ¿Por qué? Porque me han visto cuando me pegaron, han visto cuando me tiraban al piso ¿Entendés? Vieron cuando me golpeaban todas las cosas, como... y eso les queda a los niños y ellos no se olvidan

Entrevistadora: Claro

Carmen: Entonces porque yo tengo que dejar que mis hijos estén mal... porque eso no se lo sacas más de la cabecita... porque no es una sola vez... los allanamientos no acá son lindos... los allanamientos no son nada lindos porque venís y ¡así! arrasan con todo, todo, todo ¿Me entendés? Entonces que pasa... si yo no los hago pasar cosas de violencia que no tengo ningún marido que me maltrate, no tengo nadie que me golpee, no les pego a ellos... porque tengo que ver que ellos vean cosas de violencia para que ellos... ¿Entendés lo que te digo?

Entrevistadora: Si, si

Carmen: Entonces, por una gente... y ellos no pasan nada, ellos están tranquilos en su casa, los hijos de ellos tampoco pasan nada, si ven violencia ven porque ellos quieren... ¿Por qué se lo tengo que hacer pasar a mis hijos si mis hijos no son...? Trato de levantarme todos los días, todos los días que me levanto y todos los días que me acuesto... mañana me voy a levantar porque quiero darle algo mejor a mis hijos... porque quiero que mis hijos sean esto y yo mañana quiero verme bien, quiero irme, quiero tener un auto, quiero comprarme algo ¿Entendés? Yo tengo unas ganas de vivir la vida a full y no me la van a venir a matar a la vida unas personas que no, que no... Si ellos se quieren morir y quieren matarse solos que se maten en otro lado... yo quiero que acá haya gente que sacar adelante porque acá hay gente que puede salir adelante

Entrevistadora: Recién también me hablabas de esa cuestión de vivir acá en la zona, como puede ser por ahí como cómodo por el tema de los colectivos y que se yo... pero como caro también ¿No? Este... ¿Qué valoraras más vos? ¿O que se valora más acá entre los vecinos? Entre estas dos cosas que vos me mencionabas recién...

Carmen: Acá lo que se valorara es que los vecinos son (no se entiende)

Entrevistadora: Pero más relacionado con el hecho de vivir en la zona, con esto de que me comentabas que los colectivos están muy cerquita pero que a la vez las cosas son muy caras...

Carmen: Y (no se entiende) para ir al centro podés ir caminando, sino para ir más lejos podés ir en micro... el micro para nada es barato, yo subo con los tres chicos y tengo que pagar 10 pesos

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Tengo que pagar 10 pesos, porque sale 2.5 cada micro, si vamos los 4 tengo que pagar si o si los 10 pesos... porque para colmo te los hacen pagar a los 10 pesos... no te van a regalar boleto si pasas con los niños (no se entiende) ¿Entendés? Yo tengo que pagar el pasaje, si yo viajo en micro tengo que tener 10 pesos ¿Entendés?

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Y acá todos tienen más de 3 niños... me parece que soy la que menos tiene... acá todos tienen 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10... toda la gente tiene muchos hijos acá... vos no te das una idea, es más me parece que se han comprado tele hace poco... impresionante... en este tema de los micros, el tema es que es caro el micro... vos decís no, pero si es caro, yo... con lo que han hecho ahora del trasbordo se me hace más accesible... como te digo... ayer no tome

porque me fui a la calle San Martín caminando porque me canse, el otro día llegue tarde casi me echan... no casi me echan, pero yo sentí que llegue tarde y yo tengo que cumplir horario y si no, no llego a horario, tampoco puedo salir a las 6 de la mañana... si tengo que estar a las 8 y media ¿Entendés? Pero lamentablemente cuando vienen todos de allá para acá... vienen todos llenísimos...

(Se interrumpe porque ingresa una persona)

Entrevistadora : Bueno, la última pregunta así ya terminamos y te desocupas... estábamos hablando hace un rato atrás... de este tema de si había alguna organización con el entorno cercano... por ejemplo como haces vos para poder ir a trabajar o llevar los chicos a la escuela... como para vos llevarlos, como para vos poder ir al trabajo

Carmen: Yo lo que hago, es tratar de dejarles la comida hecha a la noche, yo les dejo la comida caliente a la noche para que se la calienten nada más, trato de dejarles toda mi casa... trato de dejarles todo esto limpio, todo limpio... trato de dejar que todo brille cosa de que yo me voy tranquila a trabajar... ellos se levantan a las 12 y media del mediodía ni un minuto antes ni un minuto más temprano... no tengo el problema de que se me van a levantar a las tres de la mañana y van a andar en la calle, no... ellos duermen hasta las 12 30... y yo se que a las 12 y media ya se están levantando, es más ya están bañados porque yo los dejo en la noche ya bañados, yo los baño y los acuesto, en la noche ya están bañados... se buscan la ropa, se cambian y ya se van a la escuela ¿Me entendés? Porque tienen desde las 12 y media que se levantan... tienen media hora, se toman el te junto y comen ahí nomas

Entrevistadora: Claro

Carmen: Toman el té y comen porque es lo que hacen, toman el té y comen, y se van a la escuela ahí nomas...

Entrevistadora: ¿Se van solos digamos?

Carmen: No los llevan... si o si, si o si los llevan, o los lleva mi sobrina o los lleva mi hermana, porque mi hermana va también con los niños a la escuela, o los lleva mi cuñada (no se entiende) ¿Entendés? O una lleva un día, o otra lleva otro día, o si mi hermana va a la mañana yo los voy a buscar a la tarde ¿Entendés? Porque a la tarde los puedo ir a buscar yo... entonces me salgo yo a la tarde, todos los niños que tenés en la mañana... ¿Me entendés? Porque nos organizamos... porque va el (no se entiende el nombre) van mis dos hijos, los hijos de mi hermana, entonces se nos hace más fácil... no vamos a ir las tres todos los días allá y como trabajamos las tres... yo los voy a buscar, yo los voy a retirar y ellas me los llevan ¿Me

entendés? Entonces ya ahí podemos... yo en esta semanita se me ha complicado por lo que he empezado a trabajar, sino yo los llevo y los traigo... yo los llevo y los traigo a mi no me importa... me voy con el más chiquito, el más chiquitito se quiere quedar ahí afuera, pero me lo llevo, yo los llevo y los traigo... y ahora, deajo todo ya hecho para que ellos se levanten, coman y tengan acá todo limpio cosa que no digan la mama me deajo todo sucio, no... ellos tienen todo limpio y yo cuando llevo la casa sigue igual... sigue todo limpio, es más hasta me han ordenado ellos, se ponen a ordenar las zapatillas, se ponen a ordenar su ropita, mientras están acá y ya cuando yo llevo, ya llevo ya están en la escuela... los voy a retirar... después me pongo a estudiar, antes de irme me pongo a estudiar un ratito y si no tienen que hacer tarea e pongo a jugar un rato con ellos, a bailar, porque les pongo música del equipo y me pongo a bailar con ellos ¿Me entendés? Porque yo en ese sentido soy muy mama... muy mama... a mí me encanta ponerme a bailar... yo tengo familia boliviana y nos ponemos a bailar la comparsa con mis hijos... vienen los niños y se ponen a bailar acá, todos los niños se ponen a jugar acá... prefiero que estén acá y mis hijos no anden afuera jugando y que se pongan en riesgo de que se me caigan porque vos ya verás que no tengo buena experiencia con que se me caigan a la fosa... el más chiquitito y el del medio que tiene 3 puntos, que se me mato ... y el otro se me quemó... hace dos meses que tiene toda la cara quemadita... vos no sabes lo hermoso que es, blanco con unos rulos y mi bebe, y tiene ahora todas las cicatrices... porque se me cayó mi bebe, de cara se cayó... y como yo había prendido el fuego, porque para colmo, es mucha basura que se junta porque tiran basura...

Entrevistadora: ¿Y quién les tira la basura ahí?

Carmen: Una que vivía ahí que ahora no vive más...

Entrevistadora: Ah

Carmen: Vivía tirando basura y yo justo... porque yo llegaba y yo no podía ver basura, me ponía re mal... entonces me ponía a quemar y ese día había quemado, pero la había quemado temprano y el nene salió y eso ha estado prendido el fuego me parece y ha estado caliente

Entrevistadora: Claro

Carmen: Y se ha caído y se quedo pegado en el plástico... imagínate

Entrevistadora: Claro... Bueno... para ir terminando... ¿Cuál es tu ocupación?

Carmen: ¿Ahora? Yo soy cocinera... cocinera se podría decir, hago la comida en un Hogar de Ancianos... hago la comida, hago el pan, el postre, me limpio todo y me vengo... un trabajo re

lindo, ese me lo consiguieron los chicos también, un trabajo re lindo que me siento cómoda... que es lindo porque atendés a los abuelitos

Entrevistadora: Mjm

Carmen: Yo les cocino... encima es un trabajo re fácil, para colmo la casa es muy... es linda la casa pero será que yo soy muy rápida (no se entiende) claro yo soy rápida... yo cocino, al tener tres hijos yo ya tengo ¡así! pero imagínate, la tengo re clara... yo me pongo a hacer, mira, lo primero que hago es la sopa, mientras hago la sopa voy picando lo otro para hacer la otra comida... voy haciendo el postrecito... y pongo en la heladera los postres, me pongo... la comida ya la dejo hecha.. le calculo para que salga justo a la hora que tienen que comer 12 30 que ellos ya estén comiendo ¿Me entendés? A las 12 comen ellos... a las 12 y media están tomando la sopa ¿Me entendés? Calculo todo eso... ahora hice el pan... deje todo limpio... la lavandina todo, vos no sabes cómo quedo la casa y salí a la una y media, que tendría que haber salido a las 2 y media... pero es que yo no tengo la culpa de ser tan rápida y dejar las cosas tan bien... porque me dice el señor, me dice el señor... te vas a quedar, porque yo me tendría que haber quedado una hora más, te vas a quedar al pedo te vas a quedar porque ya me dejaste esto impecable, me dejaste hasta el pan casero hecho... me dejaste esto impecable hasta el baño brilla, no la verdad que no sé de donde te sacaron a vos...

Entrevistadora: ¿Y tu nivel educativo alcanzado?

Carmen: Secundario incompleto

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Carmen: 25

Entrevistadora: Bueno....

Entrevista 2

La segunda entrevista en el lugar se realizo a Sara

Entrevistadora: Bueno la primera pregunta es ¿Cuáles son los motivos, actividades por los que vos viajas de manera frecuente, cotidiana adentro de la ciudad?

Sara: Y... por ejemplo en la semana no tengo, no tengo mayor salida porque... más de lo que es llevar a la nena a la escuela, pero el fin de semana, ya lo que es viernes y sábado, tengo que

viajar hasta Las Heras porque tengo... ahí trabajo yo, trabajo en unos salones de fiesta, yo soy bachera...

Entrevistadora: Ajá

Sara: Y mi marido bueno, todos los días porque tiene que ir hasta el Barrio Municipal, un poco más allá atrás porque trabaja en concesionaria

Entrevistadora: Ajá

Sara: Los únicos dos que salimos de la casa, él en el día y yo los fines de semana...

Entrevistadora: Ajá... Y estos viajes que vos haces... para llevar los chicos a la escuela, para ir a trabajar ¿En qué medios los haces?

Sara: Y por ejemplo el de la escuela lo hacemos caminando....

Entrevistadora: Mjm

Sara: Y para ir a trabajar yo, en colectivo

Entrevistadora: Mjm... ¿Y qué implica para vos el uso de estos medios?

Sara: ¿Cómo que implica?

Entrevistadora: Y por ejemplo, si hay cosas que te gustan, si hay cosas que no te gustan....

Sara: Y la incomodidad de a lo mejor cuando viajas y que se yo, el asiento... que no a mí, sino que suben personas mayores o mamas con hijos y tenés que decirles "un asiento para la señora"... no sale de otra persona, tiene que salir de vos mayormente, mayormente yo soy así (no se entiende) recién vengo a tomar asiento cuando estoy llegando a mi trabajo

Entrevistadora: Claro....

Sara: Eso es lo único feo, también los horarios, porque a veces quedan que pasan a un horario y a lo mejor llegas tarde al trabajo porque se rompió el colectivo o no pasa a horario

Entrevistadora: Mjm... Mjm... Vos podrías contarme como es un día tuyo pero sobre todo en relación a esta cuestión de viajar digamos...

Sara: De viajar... Y en la mañana me levanto temprano, preparo a mi nena para la escuela, ya a la una menos veinte estamos saliendo de acá, con mis hijos, vuelvo como a las dos más o menos, dos menos diez estoy llegando acá... porque va a la escuela Chile... también la podría

llevar en transporte, pero el tema monetario de la plata esta medio (no se entiende) y también caminando nos hace bien también... ya llego acá y hago las tareas del hogar

Entrevistadora: Mjm

Sara: El día viernes por ejemplo a las ocho de la tarde ya tengo que irme... por ejemplo mañana, mañana ya a las ocho de la tarde o sea ya a esa hora, ya tengo más o menos mi casa organizada, mi marido llega del trabajo a las siete y ya a las ocho me estoy yendo, hasta el otro día a las seis de la mañana que recién vengo a volver a la casa

Entrevistadora: Claro.... Y este... como es para ustedes en cuanto a costos el hecho de usar colectivo...

Sara: Y... nos arreglamos... no... Como te puedo explicar... y si mi marido tiene que cargar la tarjeta todas las semanas... ponele cincuenta pesos le carga y con eso tiras y el fin de semana

Entrevistadora: Mjm

Sara: Pero bueno, es plata que también tenés que contar para... o sea fuera del sueldo que podemos ocupar en la casa... tenemos que contar con una plata que es aparte para los abonos

Entrevistadora: Claro

Sara: Por el tema de la tarjeta

Entrevistadora: Mjm.... Y como es para vos, tanto en estos viajes que haces a pie o que haces en colectivo ¿Cuáles son las dificultades o los problemas más comunes con los que te encontrás cuando te movés adentro de la ciudad?

Sara: (Piensa) La falta de respeto en el tránsito... mucha falta de respeto de ambos, tanto del colectivo, como de las personas que andan también en la calle... o sea, mucha falta de respeto, no respetan las señales... tanto el micrero, que por ejemplo está bajando una señora y ahí nomás ya quiere arrancar para agarrar el semáforo en verde... o sea, el respeto... yo voy con las nenas a la escuela y en vez de dejarte pasar, porque yo llevo catorce niños a la escuela aparte de mi nena, somos dos mamás que llevamos catorce niños a la escuela

Entrevistadora: Mjm

Sara: Sabiendo que hay un montón de niños por cruzar, en vez de pararte y darte el paso... no... tenés que esperar que pasen todos ellos y recién vos poder pasar..

Entrevistadora: Mjm

Sara: La falta de respeto más que todo, constantemente la veo

Entrevistadora: Y en las noches, los fines de semana varía en algo por ejemplo o...

Sara: Y el fin de semana... y en la noche... cuando yo me voy, tampoco, no varia... porque yo creo que la falta de respeto más en la noche, más los fines de semana que yo salgo a trabajar y vuelvo a trabajar... es constantemente... se te suben al micro y por ejemplo, no te quieren pagar y no te pagan, o tienen a lo mejor... es peor creo yo porque los chicos salen de bailar, salen tomados... es peor, es peor...

Entrevistadora: Mjm.... Y... vos tenés por ejemplo posibilidades de acceso a tecnología como pueden ser celulares, Internet...

Sara: ¿Quién yo? ¿Si tengo? Si

Entrevistadora: Y sentís que hay alguna relación para vos con moverte dentro de la ciudad, la posibilidad de acceder a cierta tecnología...

Sara: ¿Cómo? No te entiendo la pregunta

Entrevistadora: Si para vos, por ejemplo, el hecho de acceder a un celular o a Internet te facilita por ejemplo algunos viajes o no...

Sara: No... O sea... que me puede facilitar el Internet, más el celular, porque Internet es mucho para yo buscar personas que a lo mejor yo hace un montón que no veo, por ejemplo...

Entrevistadora: Claro...

Sara: Pero el tema del celular que me avisan, mira tenés que venir más temprano... o no hay fiesta... o no tenés que ir, no tenés que venir a trabajar, cosas así nada más, es lo único...

Entrevistadora: Mjm... Y hay alguna organización entre vos y tu entorno cercano para poder concretar los viajes...

Sara: Mmm, no

Entrevistadora: Y esto por ejemplo que me comentabas recién que iban varias mamas...

Sara: ¡Ah! Si...

Entrevistadora: ¿Cómo es eso?

Sara: ¿Cómo es eso? Por ejemplo a las doce y cuarenta nos juntamos en la casa de una señora y ahí quedamos con la mamás y mandamos los chicos, quedan dos mamás encargadas de llevar a los chicos y de traerlos, dos mamás diferentes a las que fueron en la mañana... esa es la forma de organizarse al menos con ese tema...

Entrevistadora: ¿Y con tu familia por ejemplo?

Sara: ¿En qué tema?

Entrevistadora: Para esto... para poder viajar también...

Sara: Este... no, organizarme con el tema de... con mi marido más que todo porque él es el que va viene, y el fin de semana, y con el tema de los horarios me organizo el sale de trabajar y bueno, media hora, una hora para poder tomar unos mates o para poder charlar lo que paso en el día y ahí ya nos tenemos que ir

Entrevistadora: Mjm

Sara: Esa es la forma que tenemos con él

Entrevistadora: Mjm

Sara: En la semana no, porque ya en la semana yo estoy todos los días acá...

Entrevistadora: Claro... Mjm

Sara: Es el fin de semana solamente mi trabajo...

Entrevistadora: Y como para ir terminando te hago una preguntitas más ¿Cuál es tu ocupación?

Sara: Bachera soy

Entrevistadora: ¿Y tu edad?

Sara: 28

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

Sara: Secundario incompleto

Entrevistadora: Mjm

Sara: Primero del Polimodal

Entrevistadora: Y el otro día conversaba con una de las vecinas y me decía que se están por ir a La Favorita

Sara: Si, esta la idea de irnos allá que nos van a hacer el barrio... al lado del Valle Rojo (no se entiende bien), ahí...

Entrevistadora: ¿Y qué? ¿Cómo es eso que les han dicho al respecto?

Sara: Ahora el 25 de ahora, empiezan las construcciones de las viviendas de nosotros... porque las empresas ya tienen, o sea, ya agarro una empresa el trabajo de hacer las viviendas, tienen 8 meses para hacerla, es el tiempo que han estimado

Entrevistadora: ¿Y en qué parte de La Favorita va a ser?

Sara: Al lado del Barrio Rojo... viste del Zoológico

Entrevistadora: Ajá

Sara: Un poquito más allá

Entrevistadora: Como más en la bajada digamos, no tanto para arriba...

Sara: No, arriba, arriba, no...

Entrevistadora: ¿Y qué tal? ¿Cómo están con el hecho de irse?

Sara: Desesperados nos queremos ir, ya estamos cansados ya, hace seis años que vivo yo acá... ya me quiero ir y hay un montón de gente que ya se quiere ir porque tampoco es vida la que se vive acá ¿Entendés? Si querés pedir algo tenés que luchar contra un montón de cosas ¿Por qué? Porque ya simplemente vivís en una villa, y ya te tratan de otra manera ¿Me entendés?

Entrevistadora: Mjm

Sara: Pero bueno... yo creo que en todos lados es así, por más que vivas en un barrio común, delincuencia también esta en todos lados y acá también hay... yo creo que en todos lados hay, pero que pasa, se lo imaginan más porque es una villa, estamos más marginados...

Entrevistadora: ¿Y no hubo posibilidades de quedarse acá?

Sara: No... Porque acá tienen una construcción que van a hacer dúplex... van a hacer creo que 1004 viviendas que son dúplex, van a hacer un Carrefour, las continuaciones de las calles... no, acá tienen una... la maqueta de acá es extraordinaria...

Entrevistadora: ¿Y vos qué opinas con esto de irte?

Sara: (Piensa)

Entrevistadora: No te hubiera gustado más quedarte por ejemplo... si les daban una vivienda...

Sara: ¡Ah sí! Obvio... Si, podría ser... pero no, no... No porque ya de por sí, la gente ya te margina... ya de por sí, ya esta... por más que te saquen de acá y te den una casa... o sea, ya estas marginado, nos pasa constantemente a nuestros hijos, a nosotros...

Entrevistadora: ¿Y qué situaciones viven por ejemplo?

Sara: Y en el sentido de que la gente... por ejemplo hay niñitos... porque lamentablemente te lo voy a decir hay niños que van a pedir, hay niños que van a barrer veredas para que les den algo y ya la gente no quiere que le barran la vereda... eh... hay mamas que salen a pedir, porque hay algunas que lamentablemente son solteras y no tienen... si cuidan a los hijos, no pueden salir a trabajar y son diferentes problemas ¿Viste? eh... y los marginan, un montón, están marginados un montón... entonces para que lamentablemente te vas a quedar acá, no sirve... porque ellos van a decir, que por más que nos den casa vamos a seguir siendo los mismos, porque la gente sigue siendo la misma, si vos querés cambiar obvio que no...

Entrevistadora: Claro

Sara: Si vos tenés ganas de cambiar obvio que no... lo que pasa que vivir así también como que te tira mucho (hace un gesto con los hombros hacia abajo)

Entrevistadora: Mjm

Sara: Por que vos decís ¿Por qué esas personas tienen casas así y nosotros no? Si podemos nosotros tener lo mismo que ellos, nomas que a veces bueno, no está en los planes de nosotros, no tenemos ganas de llegar a eso ¿Entendés? Yo creo que de a poco, si uno quiere cambiar, se puede cambiar

Entrevistadora: Mjm

Sara: Ser diferente... y ya que nos entreguen la casa, se que va a ser diferente para muchos porque ya no va a ser solamente... porque acá, vos no pagas luz, no pagas agua... eh, no

pagas un alquiler... allá vas a tener que pagar tu casa, vas a tener que pagar la luz, vas a tener que pagar el gas ¿Entendés? Ahí cambia, cambia tu vida, cambia tu forma de llevar la vida día a día... o sea que tenés que trabajar, no hay otra cosa que hacer....

Entrevistadora: Claro

Sara: Por eso yo creo que va a cambiar mucho, para muchos, y para el que está en el camino de trabajar, como yo y mi marido... que nos cuesta, porque nos cuesta un montón, el día a día nos cuesta... yo a veces los fines de semana no veo a mis hijos... vengo y duermo todo el día, o vengo y duermo tres horas y me tengo que levantar a hacer la comida y cuando quiero acordar ya me tengo que ir a trabajar... porque ahora tengo temporada baja, pero ya en temporada alta... eh... el fin de semana no estoy acá

Entrevistadora: Mjm

Sara: ¿Me entendés? Cuesta... pero te tenés que adaptar nada más

Entrevistadora: Claro

Sara: Pero bueno, hay mucha gente que les cuesta... porque a veces te tira esto, te tira en el sentido de que vos te ves así, viviendo así y decís no puedo más, o sea, me tengo que acostumbrar a vivir así... ahí está el error, que te acostumbras a vivir así, porque por más que tengas una casa linda, si vos te acostumbras a vivir así, de ser una persona vaga, de no tener metas... por más que tengas un palacio vas a seguir siendo la misma persona... el problema es que acá, algunos se ponen metas y hay algunos que no, entonces dicen no puedo trabajar, no puedo esto, no... ¿Cómo no podes? Si tenés dos piernas y dos manos ¿Me entendés?

Entrevistadora: Claro

Sara: Esa es la diferencia...

Entrevistadora: Bueno, eso sería entonces....

Entrevista 3

Luego de esa entrevista, Sara me acompañó a la casa de una vecina donde me presento para que pueda realizar la entrevista. Esta vecina, María, estaba acompañada por varios niños, algunos de los cuales eran sus hijos, y también por otra vecina.

Entrevistadora: Bueno, la primera pregunta... ¿Cuáles son los motivos, las actividades por las que vos viajas o te movés adentro de la ciudad?

María: Y para llevar mis hijos a la escuela... para ir hacer tramites... para ir hacer compras viste... capaz al Átomo, que es del Carrefour para allá, un poco lejos...

Entrevistadora: Y cuando vas a hacer estas actividades ¿Qué medios utilizas?

María: El colectivo....

Entrevistadora: Ajá...

María: A no ser que me vaya acá al Leal que me voy caminando...

Entrevistadora: Claro... Y que implica para vos el uso de este medio

María: ¿Cómo qué implica?

Entrevistadora: Si hay cosas que te gustan, que no te gustan o en cuanto a dificultades, costos...

María: Una que está más caro ¡Buena! si esta re caro, porque encima yo tengo mis dos hijos que ya son grandes ya y van a la escuela...

Entrevistadora: Mjm

María: Y pagan el boleto... y por ahí son, por ahí cuando tengo que ir a ver a mi mama me tomo dos micros de ida y dos micros de vuelta

Entrevistadora: Claro

María: Bueno ahora está el trasbordo, pero por ahí tenés que tener tarjeta diferente para hacer el trasbordo

Entrevistadora: Ajá

María: No lo podes hacer con una sola tarjeta a dos o tres...

Entrevistadora: Claro... personas

María: Así que...

Entrevistadora: ¿Y cuáles son los problemas más comunes con los que vos te encontrás con el uso de estos medios?

(Se interrumpe porque dialoga con una de sus hijas)

María: No te escuche...

Entrevistadora: No te preguntaba que cuales son los problemas o las dificultades con las que vos te encontrás con el uso de estos medios... ya sea las cosas que haces caminando o en colectivo

María: (Piensa) Dificultades (Piensa) no se que por ahí se rompe el micro, por ahí tengo que ir parada con mis hijos, por ahí no tenés ni donde cargar la tarjeta y tenés que caminar, caminar para cargar la Red Bus porque no te cambian monedas...

Entrevistadora: Mjm

María: (Piensa) Otras dificultades no he tenido... no he estado en ningún, viste que por ahí roban arriba de los micros...

Entrevistadora: Ajá... Y en cuanto a la cuestión... desde tu experiencia digamos... ¿Cómo son para vos los viajes que haces dentro de la ciudad?

María: (Piensa) ¿Cómo?

Entrevistadora: Si te gusta, si no te gusta...

María: Si a mí me gusta....

Entrevistadora: O si hay cosas que te gustan y cosas que no....

María: Por ahí... me cansa ir a la escuela todos los días viste, que tengo que dejarla a la nena o por ahí llevarla... me cansa en realidad todos los días en micro ir y volver

(Se interrumpe)

Entrevistadora: Ajá... y por ejemplos para vos estos viajes que haces, ya sea caminando o en colectivo, te resultan cómodos, te resultan seguros, en cuanto a tiempo también

María: Si (Piensa) si, por así... mas o menos, por ahora no podes ir ni segura arriba del micro pero bueno, tenés que andar, no podes andar con miedo, si tenés miedo no vas a salir de tu casa, si vos viste todo lo que pasa ahora

Entrevistadora: Mjm

María: Así que si vas caminando, vas en micro, de cualquier manera te puede pasar algo...

Entrevistadora: ¿Y cómo es eso?

María: Yo no le tengo miedo, yo voy igual... a las 5, 4 de la mañana si voy al hospital o algún lado, o tengo que salir, salgo de emergencia o que se yo... tengo que andar... ando....

Entrevistadora: ¿Y tenés posibilidades por ejemplo de acceder a cierta tecnología como pueden ser celulares, Internet?

María: ¿Acceder a tener?

Entrevistadora: Si... a usarlos también...

María: Ah... si... si

Entrevistadora: Ajá... Y como es para vos, si es que la hay... esta posibilidad de acceder al uso de cierta tecnología y al hecho de viajar por la ciudad... sentís que te facilita, que no...

(Se interrumpe)

María: (Piensa) Mmm, no se... no sé lo que me preguntaste... no te entendí bien en realidad lo que me dijiste (Risas)

Entrevistadora: Vos me decías que tenías posibilidades de acceder, tener

María: ¿Tener?

Entrevistadora: Si, a usarlos

María: Si los uso...

Entrevistadora: ¿Cómo es para vos la posibilidad de acceder a esta tecnología?

María: Y que se yo... que si llegas tarde a algún lado podes avisar de última... podes llamar a algún taxi, algo...

Entrevistadora: Mjm

María: Y eso esta bueno... que se yo

Entrevistadora: Y en relación al hecho de moverte por la ciudad.... sentís que te facilita, que no....

María: ¿Me facilita?

Entrevistadora: Ajá

María: Si... si es más fácil...

Entrevistadora: ¿Y por qué digamos?

María: Y... no se... por el tema, por el tema del celular me decís vos... ponele que esté llegando tarde a algún lado... puedo llamar por teléfono para avisar que voy después o me llaman ¿Me entendés? O por algún problema, cuando pase algo... por ahí si estas incomunicado, no... no sabes

Entrevistadora: Y... ¿Hay alguna organización entre vos y tu entorno más cercano para poder concretar los viajes?

María: ¿Cómo concretar los viajes?

Entrevistadora: Y... para poder realmente realizarlos digamos... ¿se organizan de alguna manera?

María: (Piensa)

Entrevistadora: Por ejemplo, otras chicas me comentaban que para poder llevar los chicos a la escuela se juntan con otras mamas

María: ¡Ah sí! Si yo me iba con ellas... pero como... ellas se van muy temprano, ponele, yo me voy en el micro... porque... por ella viste (señala a su hija que nos acompaña durante la entrevista) porque el otro entra a la una y media...

Entrevistadora: ¿Y cómo es eso? ¿Cómo se organizan entre ustedes?

María: Y por día...

Entrevistadora: Para poder viajar

María: Y no se... ellas se van caminando, yo por ahí me voy con las... van dos nenas acá a la misma escuela que se va mi hijo... así que, ponele, ahora le dije que me lo trajera ella... y que me lo llevara porque yo tenía al nene enfermo

Entrevistadora: Claro

María: Ponele... y me dijo que si... y yo me vengo con ellas también en el micro y me voy con ellas... pero... yo me iba con ellas antes a la escuela porque ellas van a la misma escuela que mi hija, pero ellos se van caminando y yo por ahí no me puedo demorar mucho porque se van

más temprano... se van ponele, como a la una menos veinte y yo de acá salgo como a la una y diez, estoy saliendo en el micro...

Entrevistadora: Mjm

María: Y por ahí la tengo que llevar a ella (señala nuevamente a su hija pequeña que nos acompaña durante la entrevista) por ahí no tengo plata para el micro y me tengo que ir caminando

Entrevistadora: Claro... Y podrías contarme como es un día tuyo, sobre todo en relación a esto de moverte por adentro de la ciudad

María: ¿Cómo es un día mío? (Risas) Me levanto temprano, me pongo a limpiar, cuando se levantan mis hijos les doy el desayuno... y bueno, después los tengo que cambiar, hago la comida, las compras por ahí... algunas veces tengo todo para hacer la comida y por ahí no tengo nada y tengo que ir a comprar... y bueno, después los llevo a la escuela... después los llevo a la escuela, como, me quedo haciendo algo... no se... capaz que me acuesto, me pongo a lavar... no todos los días hago lo mismo...

Entrevistadora: Claro

María: Ahora me estoy tiñendo (Risas)

Entrevistadora: (Risas) Ahora es el día de la belleza

María: (Risas) Por ahí, cuando me tengo que ir a cobrar, me voy bien temprano y ya me demoro más... voy cobro, hago las compras, viste, de todo el mes, pago las cuentas...

Entrevistadora: Claro

María: Después vuelvo a las re apuradas para hacer la comida y mandar los niños a la escuela

(Se interrumpe)

Entrevistadora: Por ejemplo... recién me decías que el tema para ir hacer los trámites... ¿Cómo es? ¿En qué vas?

María: En el colectivo...

Entrevistadora: Ah

María: Cuando tengo que ir a hacer los trámites del ANSES, porque es más que nada lo del ANSES, por ahí... porque no tengo otros trámites que hacer...

Entrevistadora: Mjm... Y te hago una pregunta, me contaba otra gente del barrio, que ahora se van para La Favorita

María: Si... no se dentro de cuando...

Entrevistadora: ¿Se van ustedes también?

María: Si, todo el asentamiento...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y qué tal con eso?

María: Si... a mi bueno, mucho la zona no me gusta.... pero me voy, si es una casa, me voy igual...

Entrevistadora: ¿Y por qué no te gusta la zona?

María: No me gusta... no se... nunca me gusto... es... pero bueno

Vecina que tiñe el pelo: Porque roban, porque no es lo mismo que estar acá

María: Si, es diferente

Entrevistadora: ¿Y en qué?

María: Y mira... acá estamos en la ciudad, mira, vos salís y caminas y ya tenés el centro a tres, cuatro cuadras... y allá son mansos, aparte es más peligroso igual por allá... todos van, vos viste...

Entrevistadora: Si, yo no conozco...

María: No me convence mucho, pero bueno... he vivido en tantos lados, yo he vivido en San Martín, he vivido en Godoy Cruz, en Maipú... por ahí viajo a San Martín, en micro me voy para allá, me voy siempre una vez al mes me voy a San Martín porque voy a visitar al abuelo de mis hijos...

Entrevistadora: Aja

María: Así que voy... para que él vea a los niños y para que los chicos estén un día, dos días con el abuelo... después me vengo... también en colectivo

Entrevistadora: Y recién me decías que esta zona es más linda porque tenés todo más cerca...

María: Y si... ¿Ves? A mí me gusta

Entrevistadora: Claro... ¿Y por qué?

María: Y me gusta porque... para mí es tranquila, no sé, por los alrededores... aparte es verdad, tenés el centro más cerca, que se yo

Entrevistadora: Claro...

María: El parque acá

(Se interrumpe)

Entrevistadora: Bueno... para ir terminando, te hago unas preguntas ¿Cuál es tu edad?

María: 26

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

María: Hasta noveno

Entrevistadora: Mjm... ¿Y tu ocupación?

María: Y ahora, ahora nada, estoy de ama de casa... y estoy en busca de trabajo...

Entrevistadora: Bueno, eso sería...

Entrevista 4

Luego de entrevistar a María se acerca una de las vecinas y María le pregunta si quiere participar en la entrevista, la vecina se muestra interesada por lo cual realizamos la entrevista en la puerta de la casa de María

Entrevistadora: Bueno... la primera pregunta sería... ¿Cuáles son los motivos por los que vos viajas de manera cotidiana, frecuente adentro de la ciudad?

Norma: Para ir a trabajar y para ir a la escuela...

Entrevistadora: Mjm

Norma: Ahora no estoy yendo a la escuela pero... para eso más que nada... o para ir a llevar los chicos al médico... ¿Viajar en qué vos decís?

Entrevistadora: En lo que sea... ya sea caminando, en colectivo, en bici... lo que sea

Norma: O para ir al supermercado... no se que otra cosa...

Entrevistadora: Y... en estos... en estos viajes que haces ¿Cuál es el medio que utilizas?

Norma: En colectivo, caminando, o en moto

Entrevistadora: Mjm... ¿Y qué implica para vos el uso de estos distintos medios digamos?

Norma: Mmm... Caminando, ejercitar... en moto, llegar más rápido y en colectivo no caminar...

Entrevistadora: Mjm... ¿Y cuáles son por ejemplo las cosas que te gustan o que no te gustan de cada uno de estos medios? O los problemas que cada uno tiene...

Norma: El colectivo que siempre llegas tarde... y en moto, bueno, en el verano es lindo pero en invierno hace mucho frio

Entrevistadora: Mjm

Norma: Y caminando.... capaz que te cansas, pero si vas muy lejos... a mí me gusta caminar

Entrevistadora: Mjm... ¿Y en cuánto a costos por ejemplo?

Norma: (Piensa) Caminando no gastas nada, si no te vas muy lejos... en colectivo no gastas tampoco, tenés que cargar la tarjeta Red Bus... y en moto, la nafta nomas que ahora está más cara, pero...

Entrevistadora: Mjm

Norma: Rinde más...

Entrevistadora: Y cómo es para vos... desde tu vivencia... desde lo personal... la experiencia de moverte adentro de la ciudad...

Norma: (Piensa) Buena... no se... no entiendo porque tanto la ciudad, viene por parte de la Municipalidad o...

Entrevistadora: ¡No, no! En realidad ciudad por todo lo que es el Gran Mendoza digamos, me refiero, a todo lo que es el Gran Mendoza... ya sea... ir para cualquier lado ¿Entendés?

Norma: Es buena...

Entrevistadora: Ajá

Norma: Por lo menos... es buena...

Entrevistadora: ¿Y cuáles son las cosas que te gustan?

Norma: ¿Cómo qué? De andar en que... Caminar, me gusta caminar, salir al parque... bueno, hay muchas veces que no voy, pero me gusta salir, no quedarme acá...

Entrevistadora: ¿Y cuáles son los problemas más comunes? O las dificultades con las que te encontrás... ya sea cuando vas al trabajo, o a la escuela... o hacer tus compras...

Norma: Dificultades ¿Cómo de qué?

Entrevistadora: Y... si hay problemas con los que vos te encuentres, o no...

Norma: Nooo, no hay problema, no hay problema... Aparte el trabajo lo tengo cerca y la escuela me voy en el micro o me llevan...

Entrevistadora: Y tenés por ejemplo posibilidades de acceder a tecnología como pueden ser celulares, Internet...

Norma: Si... tengo Facebook, tengo celular... si...

Entrevistadora: Mjm... Y... como es para vos, digamos, la relación con el hecho de moverte, o sea, de viajar dentro de la ciudad

Norma: ¿Cómo?

Entrevistadora: Y si por ejemplo te facilita algunos viajes... o no...

Norma: Para mí no, la tecnología, no...

Entrevistadora: ¿Y cómo es el uso de esta tecnología digamos? ¿Qué implica para vos?

Norma: Y... me meto para ver las fotos que pasan, o las noticias, para eso más que nada, para conectarme con otra gente de otro lado que no me veo... para lo único....

Entrevistadora: Mjm... Y el tema del celular

Norma: Y también lo mismo.... para mandar mensajes que mi familia la tengo lejos, el celular lo tengo con el Facebook, por eso...

Entrevistadora: Mjm... Y como... si hay alguna organización entre vos y tu entorno cercano para poder concretar los viajes...

Norma: ¿Organización?

Entrevistadora: Si se organizan de alguna manera, por ejemplo, para poder ir a trabajar o para poder ir a la escuela...

Norma: No... Yo sola nada más, me voy a trabajar, o me voy a la escuela...

Entrevistadora: Mjm

Norma: Mucha creatividad no hay... pocos son los que trabajan acá...

Entrevistadora: Y si podrías contarme como es... un día tuyo, así cotidiano, normal... y sobre en relación a los viajes que haces...

Norma: Eh... me levanto a las ocho, ocho y media, me tomo un desayuno y me voy a trabajar caminando porque a tres cuadras trabajo...

Entrevistadora: Mjm

Norma: De ahí estoy hasta las doce y de ahí vengo le cocino a mi hijo para que se vaya a la escuela... y lo llevo, si lo tengo que llevar lo llevo...

(Se interrumpe)

Norma: Y bueno... ahí lo llevo a la escuela a mi hijo, vuelvo, lo dejo con él a mi hija (señala hacia el interior de la vivienda donde se encuentra la pareja de Norma) y me voy a la escuela

Entrevistadora: Mjm...

Norma: Y ahí vuelvo de nuevo, pero me voy en el micro

Entrevistadora: Mjm...

Norma: Y después me vuelvo caminando... y nada más...

Entrevistadora: Bueno... Y para ir terminando, algunas preguntas más... ¿Cuál es tu edad?

Norma: 25 años tengo...

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

Norma: Secundario incompleto... estoy terminando el secundario...

Entrevistadora: ¿Y tu ocupación?

Norma: Servicio domestico trabajo...

Entrevistadora: Mjm... Bueno, eso sería....

Entrevista 5

Luego Norma nos presenta a su marido y a quien también se le realiza la entrevista en la puerta del patío de María. Norma y Eduardo son vecinos contiguos de María.

Entrevistadora: Bueno... como te contaba recién... es acerca de todos los viajes que se hacen de manera como más cotidiana o frecuente... y la primera pregunta sería ¿Cuáles son los motivos o las actividades por las que vos viajas de manera habitual o cotidiana dentro de la ciudad?

Eduardo: Y yo... bueno, en las mañanas salgo temprano a trabajar... trabajo en la Municipalidad, soy palero, ando de aquí para allá arriba de un camión levantando los escombros, después regreso acá... estoy un rato con mis hijos, mis hijos a esa hora ya están... mi señora por ahí trabaja en las tardes, me quedo con la nena a cuidarla... en las noches vuelvo a salir a trabajar de delivery, trabajo andando por allá lo que es zona del Dalvian, todo ese lado... son los viajes que mas hago adentro de la ciudad, salir por ahí un rato al centro... pero la mayoría estar acá... por ahí mucho tiempo la casa no se puede dejar sola acá por la inseguridad, pero,

Entrevistadora: Y qué medio es el que utilizas para moverte...

Eduardo: Y yo gracias a Dios, que trabajo no me está haciendo falta y me he comprado una motito y ando con la motito para todos lados, es más sencilla, más económica también... nafta llenas el tanque y podes estar andando, yo como te digo, yo como la utilizo más que nada para ir a trabajar... le lleno el tanque y uno puede andar tranquilo...

Entrevistadora: Ajá... ¿Y qué implica para vos el uso de este medio? En cuanto, por ejemplo, cosas que te pueden gustar o no gustar, o problemas, o costos...

Eduardo: Y costos, que se yo, acá en ciudad, en el centro... la vida de por si es media cara, para gente así como nosotros, que somos de bajos... es un poquito, se hace todo un poquito

más caro... pero hay que saberla llevar yo pienso, no hacer grandes gastos, tratar siempre de buscar lo más económico para uno poder manejarse...

Entrevistadora: Y en cuanto al uso de la moto específicamente...

Eduardo: Y todos los días la moto, yo me manejo todos los días... de acá a la delegación la Municipalidad, ida y vuelta en la mañana temprano, después a la una regreso para acá y ya hasta las siete y media, ocho, que me estoy yendo a trabajar al otro trabajo, vuelvo a salir en la moto...

Entrevistadora: Mjm... mjm... ¿Y cuáles son los problemas más comunes que te encontrás en el uso de la moto?

Eduardo: Y por ahí... las calles, una que las calles, algunas están molidas y por ahí hay muchos vidrios tirados en la calle, con las pinchaduras de las motos, que ahora los gomeros te arrancan la cabeza... es mejor comprarse un equipito para tener para emparchar, un equipito, un compresor chiquito que conecta el motor de la batería y emparcharlo... porque vas a la gomería y te arrancan la cabeza... antes un pinchazo estaba en cinco pesos ¡ahora te cobran veinticinco, treinta mangos! si son dos pinchaduras, aparte tenés que desarmarla vos... porque ya no es como si te la desarmen ellos, no, la desarma uno y encima te arrancan la cabeza...

Entrevistadora: Claro

Eduardo: Carísimo acá... lo que es el centro en ese tema, todas las cosas es cara

Entrevistadora: Mjm

Eduardo: La nafta también, esta cara, y eso que yo tengo una motito chiquita y es económica... no... por ahí algunas que otras colitas para esperar un poco de nafta... eso es todo...

Entrevistadora: Y... este... como es para vos, desde lo personal digamos, la experiencia de viajar, moverte dentro de la ciudad...

Eduardo: Y tranquilo... hay algunos que otros que son medios locos para manejar ¡No! hay que tener cuidado, en una moto... yo con una moto, tengo un respeto... yo ya he tenido un accidente... no, quiero estar sano y si tengo que soltarla, prefiero soltar la moto y salvarme yo... y la moto...

Entrevistadora: Mjm

(Se interrumpe porque ingresa a la vivienda a ver a su hija que está llorando)

Entrevistadora: Bueno, recién me decías... yo te preguntaba a vos como era esta experiencia de moverte, de moverse por la ciudad... y vos me comentabas los problemas de manejar, del tránsito...

Eduardo: Acá siempre hubo muchos controles, lindo, pero las calles por ahí... en el centro, es imposible, es mejor salir caminando al centro... porque... para un auto capaz que puede ser más fácil encontrar estacionamiento, pero una moto hoy en día la dejás en el centro, con candado, sin candado, fuiste... es mejor salir caminando para ir al centro, pero para trabajar es exclusivamente la moto y como te digo, hay que llevarla, ir despacio... no, no es un juguete la moto

Entrevistadora: Mjm.... Y tenés posibilidades de acceder a tecnología como pueden ser celulares, teléfonos, Internet

Eduardo: Si... tengo celular, pero cuando voy manejando así aunque me estén llamando por una urgencia, no, es mejor pararse que...

Entrevistadora: Mjm

Eduardo: No...

Entrevistadora: Y cómo crees vos que, si es que para vos la hay, alguna relación con el hecho de moverte dentro la ciudad... crees que la posibilidad de acceder a cierta tecnología te facilita o no...

Eduardo: Y si ahora... para manejarse... pagando el pasaje podés hacer trasbordo y tenés muchas opciones para viajar y moverte ahora... gracias a Dios con el tema este de los trasbordos... se hace más accesible a uno, porque a dos cincuenta que está el pasaje, llevar la familia, cuatro ya son diez pesitos y...

Entrevistadora: Claro...

Eduardo: Y al tomarte dos colectivos ya tenés... gracias a Dios... gastás veinte, pero en ir y volver... tomando dos colectivos, gracias a Dios... y los taxis y remises por ahí, no sé, por ahí no vienen, ni pasan, si ven... bueno yo con la familia he llamado y siempre han venido...

Entrevistadora: Mjm... Y hay alguna organización vos y tu entorno cercano para poder concretar los viajes... se organizan de alguna manera o...

Eduardo: En el entorno laboral, sí, yo trabajo en la pizzería y el señor atiende los llamados y yo salgo, pero siempre es por la zona... es un barrio que, como decirlo, de clase media y bien organizado, no andan mucho... muy iluminado... aparte la gente muy buena

Entrevistadora: Mjm

Eduardo: Una vez que ya te hiciste conocer, saben... la gente ya no le abre la puerta a nadie... ahora...

Entrevistadora: ¿Y acá con tu familia? más específicamente, por ejemplo, no sé si...

Eduardo: No... mi familia, mi señora la moto, mi señora no maneja... y por ahí siempre salimos nosotros nomas y un viajecito corto nomas... de acá a la casa de mi vieja si la puedo llevar, pero si es un poquito más prefiero que se tome un colectivo y yo irme con mi hijo... tenemos dos cascos así que... siempre con cuidado

Entrevistadora: Mjm.... Y en la noche, los fines de semana por ejemplo...

Eduardo: Y los fines de semana... una que no se puede dejar mucho tiempo acá sola así que tratamos de no salir, si salimos, salimos en un auto por ahí a un baile y si no nos juntamos en la casa de unos amigos, unos primos de acá siempre (no se entiende) los niños jugando, viendo unas películas... sino durmiendo como tiene que ser...

Entrevistadora: Mjm... Y cómo hacen

Eduardo: Y siempre conversamos, un viernes en la noche conversamos, que vamos a hacer este sábado, para que ya... ver más que nada para no salir y dejar la casa sola

Entrevistadora: Claro...

Eduardo: Siempre nos juntamos en una casa hoy día, otro día allá, siempre (no se entiende) con reflexión, dialogo, todo se puede hacer...

Entrevistadora: Mjm... Bueno... para ir terminando, las últimas preguntas ¿Cuál es tu edad?

Eduardo: 27

Entrevistadora: ¿Y tu ocupación?

Eduardo: Operario, palero, y a la noche delivery

Entrevistadora: Ajá

Eduardo: De una rotisería

Entrevistadora: ¿Y el nivel educativo alcanzado?

Eduardo: Secundario incompleto

Entrevistadora: Mjm... Bueno... eso sería todo