



Estudiar y trabajar desde el Conurbano Norte: Vivencias y condiciones de movilidad en el transporte público urbano desde una perspectiva de género

Studying and working from Buenos Aires North Suburbs:
Experiences and mobility conditions on urban public transports
from a gender perspective

Paula D. Fernández Lopes *

RESUMEN

El presente trabajo se formula a partir de las prácticas y las experiencias motivadas por estudiantes universitarias y trabajadoras, pertenecientes a diversos grupos de sectores medios y altos, que son usuarias tanto del colectivo como del tren. Dichos medios de transporte público proponen condiciones específicas de movilidad, cuyas características devienen a su vez del traslado desde la zona norte del Conurbano bonaerense. El diseño de este estudio es entonces eminentemente exploratorio, empírico y cualitativo. A partir del uso de entrevistas focalizadas y en profundidad (Navarro, 2009), es que se procura analizar las vivencias cotidianas de estudiantes universitarias y trabajadoras en el colectivo y en el tren -desde una perspectiva de género y de la cultura- (Geertz, 1987; Margulis, 2009), además de las actividades que realizan dentro de estos medios, y las formas de interacción visual, gestual y verbal que se producen en dichos escenarios.

PALABRAS CLAVE: PRÁCTICAS Y EXPERIENCIAS - ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS Y TRABAJADORAS -SECTORES MEDIOS Y ALTOS- MEDIOS DE TRANSPORTE URBANO- DIMENSIÓN Y PERSPECTIVA DE GÉNERO Y SOCIOCULTURAL

ABSTRACT

The present article was formulated from the practices and experiences motivated by university students and workers who belong to different groups of middle and upper classes. These users of both buses and trains propose specific mobility conditions, which characteristics depend also of Buenos Aires North Suburbs 'sources. The design of this study is therefore eminently exploratory, empirical and qualitative. Through the use of profound and focalized interviews (Navarro, 2009) is that I seeks to analyze the daily experiences of university students and workers on public transports -from a gender and a cultural perspective- (Geertz, 1987; Margulis, 2009), in addition

* Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. E-mail: pfernandezlopes@sociales.uba.ar



to their activities into them; and the multiple forms of visual, verbal and gestural interaction occurring in such places.

KEY WORDS: PRACTICES AND EXPERIENCES - UNIVERSITY STUDENTS AND WORKERS -MIDDLE AND UPPER CLASSES- MEANS OF URBAN TRANSPORT - GENDER AND SOCIOCULTURAL DIMENSIONS

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo¹, se propone abordar los diferentes medios de transporte, con sus escenarios de interacción cotidianos y los marcos de significación que los atraviesan, centrandó su atención sobre las formas que adquiere el lazo social en la ciudad contemporánea y en las condiciones específicas de movilidad, encuentro e intercambio que se establecen en esos ámbitos.

En este sentido, la problemática del transporte urbano ha sido estudiada desde diversas disciplinas; tales como el urbanismo, la geografía y la historia, y en menor medida, por la antropología y la sociología. Entre dichas excepciones, los mismos se han interesado en comprender el tránsito, el flujo de vehículos y las normas sociales que se ponen en juego en esos ámbitos (O'Donnell, 1983 y 1984, pionero sobre conflictos en el espacio público, con y sin autos; Toledo, 2006; Geldstein y Bertoncello, 2006; Wright y otros, 2007, Geldstein y otros 2011).

Por otra parte, diversos estudios vinculados a la movilidad urbana han sugerido una promoción en torno a esta, de nuevas formas de sociabilidad, transformando las experiencias culturales de habitar la ciudad y con ello, los vínculos y las relaciones sociales establecidos por sus habitantes (Park, 1999; Richardson y Jensen, 2003; Augé, 2004 y 2007; Bauman, 2005; Lange Valdés, 2011; Singh, 2015).

La mirada de género en los estudios de movilidad en auge también han marcado una cierta presencia, centrándose tanto en necesidades diversas (Díaz y Jiménez, 2002) como en diferentes resultados a la hora de viajar por la ciudad (Jirón, 2007). Incluso los mismos, se han visto aparejados en un contexto de emergencia y de instalación -en la última década- de los vagones rosas en el metro de tres ciudades latinoamericanas; tales como México D.F, Río de Janeiro y Bogotá. La exigencia por ello de este derecho, ha tenido como objeto proporcionar seguridad al viajar; y evitar algún tipo de hostigamiento impulsado mayoritariamente por el acoso machista.

Asimismo se ha planteado en reiteradas ocasiones, cómo la experiencia y las necesidades de viaje cambian fuertemente según el género, particularmente en las ciudades latinoamericanas donde prevalecen diferenciaciones funcionales marcadas. Así, mientras que los hombres poseen una experiencia cotidiana de viaje pendular -principalmente entre su hogar y su trabajo-, las mujeres pueden

¹Se inscribe a partir del Proyecto UBACyT acreditado "El transporte urbano desde una perspectiva sociocultural. Sociología de los traslados intraurbanos", bajo la dirección del Lic. Marcelo Urresti. A su vez la misma se erige en el marco de la Beca Estímulo a las Vocaciones Científicas del CIN 2014/2015, bajo la dirección del Lic. Marcelo Urresti. Instituto de Investigaciones Gino Germani. Área de Estudios Culturales. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.



presentar un abanico de posibilidades de movilidad mucho más diverso, que tiende a tomar la forma de una red conformada por múltiples desplazamientos.

Este estudio abordará entonces las prácticas y las experiencias motivadas por estudiantes universitarias y trabajadoras, pertenecientes a diversos grupos de los sectores medios y altos, que son usuarias tanto del colectivo como del tren, -desde una perspectiva de género y de la cultura-.

En tanto estas mujeres asisten y concurren a sus ámbitos de estudio y trabajo desde la zona norte del Conurbano bonaerense, caracterizada eminentemente por su alto poder adquisitivo, se procurará no solo describir las actividades que realizan en los medios de transporte público y las formas de interacción visual, gestual y verbal que se producen en estos, sino también los distintos marcos de interacción, cooperación y conflicto que emergen de dichos escenario. Por otro lado, se analizarán los diversos sentidos con los que se invisten a los medios de transporte urbano, entendidos como realidad compleja en la que se expresa la economía simbólica a partir de la cual se hace posible la interacción y la comunicación (Geertz, 1987; Margulis, 2009) que atraviesa dichas prácticas cotidianas en el momento del traslado.

Este trabajo radicará finalmente en un campo que tiene poco desarrollo, siendo su diseño de carácter eminentemente exploratorio y empírico. La metodología será cualitativa, ya que dentro de las actividades de producción de datos se trabajará con entrevistas en profundidad y focalizadas (Navarro, 2009) en los temas de interés del proyecto con informantes clave. El muestreo será entonces de carácter intencional y de bola de nieve, lo cual permite que el primer sujeto identifique a un otro potencial -que también cumple con los criterios de la investigación-; teniendo en cuenta el criterio de saturación teórica. Se han concertado alrededor de quince entrevistas, seis pertenecientes a estudiantes que carecen de vehículo propio y que se trasladan con el colectivo y el tren dentro del Conurbano Norte mismo y hacia la Capital Federal para concurrir a sus ámbitos de estudio, cuatro concernientes a mujeres que trabajan en la Zona Norte de la Provincia de Buenos Aires y que no se movilizan al centro con esos fines -tres de ellas carecen de automóvil propio-, y cinco que sí se trasladan hacia zonas céntricas pero que utilizan el tren o el colectivo para ello (tres de las mismas posee a su vez un auto o vehículo).

II. VIAJAR EN -Y DESDE- EL CONURBANO NORTE. EXPERIENCIAS Y VIVENCIAS DE MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El viajar hacia los ámbitos de trabajo y estudio suele ser una actividad cotidiana, monótona y casi sistemática. Las usuarias desarrollan además múltiples diligencias, ya sea, de tipo recreativo, vinculadas con el ocio y los quehaceres domésticos, a través del uso del transporte público. Todas las entrevistadas coinciden en este aspecto.

No tengo auto y no se manejar de todas formas, así que yo colectivo, subte, tren, muy de vez en cuando, así que si quiero llegar a algún lado, tengo que recurrir al transporte público. Es que es muy importante para lo que sea que tenga que hacer (Entrevistada N°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital Federal para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).



En este sentido, tanto estudiantes como trabajadoras remiten su importancia -y su dependencia- del viajar en los transportes públicos, en tanto algunas de ellas, carecen de un vehículo propio o auto que las conduzca a destino. Por otro parte, y si bien para estas mujeres viajar es únicamente una necesidad o un medio para un fin específico, reconstruir el sentido de la importancia que adquiere el transporte público adquiere gran relevancia, sobre todo porque este puede ser un servicio confiable para transitar la liquidez de la sociedad (Bauman, 2005) los miedos, las angustias existenciales propias de cada sujeto, cumplir con obligaciones, con los deberes, para estar en constante movimiento y para lidiar también con las problemáticas cotidianas del vivir en la sociedad moderna, sobre todo en las grandes ciudades:

[...] Le tengo cariño pero no lo veo como una especie de ámbito medio especial para mí, es como...es algo que me sirve un montón y no podría moverme, es decir, no podría hacer nada en mi vida sin el colectivo, la verdad es que uno vive lejos de la zona donde está todo pero...no sé, le tengo cariño pero no digo 'es mi vida' [Risas] (Entrevistada N°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

En este marco, el transporte público en el Conurbano Norte parece funcionar bastante bien de acuerdo con la visión de estas entrevistadas -estudiantes y trabajadoras -en términos de regularidad y tiempo de espera tanto en los colectivos como en los trenes. Las mujeres destacan consecuentemente las inversiones, los recursos y las facilidades que se están consumando, sobre todo en las líneas de tren Mitre Olivos y Tigre y en la línea 152 de colectivo.

Ahora que descubrí el 152, el 152 va como más directo y al ser como de mejor calidad el vehículo, como que no trae aparejado problemas físicos...Y es más, vos sabés que yo una vez venía en el 60 del centro, me bajé unas paradas antes, aunque hacía frío y yo estaba tan mareada, y yo decía 'no puedo llegar así a casa' (Entrevistada N°6. Maestra. No se moviliza a Capital Federal para trabajar. Posee vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

Bueno [Piensa] el 314 lo tomo desde que voy al colegio y digamos que es bastante decente [Risas], digamos los colectivos ahora están más preparados para gente que tiene alguna discapacidad y demás, bueno tiene el sistema SUBE que es bastante más práctico que las monedas, ya todos sabemos [Risas]...ehhh y el 64 también, es bastante decente, de hecho ayer me lo tomé, me subí a un 64 nuevo que tenía aire acondicionado, se nota que ya para el invierno habrá calefacción, es la primera vez que lo veo igual, pero están bastante bien. Y el tren, bueno están los trenes nuevos, que están pasando cada 15 minutos y el trayecto de Martínez a Belgrano está tardando un poco menos también por el hecho de que han terminado de arreglar las vías (Entrevistada N°8. 23 años. Estudiante de Relaciones Internacionales. Se moviliza a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. Martínez, San Isidro).

Sin embargo, y pese a estas comodidades mencionadas, podría suponerse que la mujer, como cuerpo, es un individuo que puede tener menos libertad de acción para viajar que un hombre. En contraste, las mismas mujeres sostienen que son las que mejor transitan estas travesías. De hecho, en algunos casos, consideran incluso que los hombres son los que más perjudicados se ven esos trayectos.

Yo creo que por ahí a ellos les pesa más te digo...porque como son más grandes, tipo las filas de atrás sentarse es como que están más incómodos...te digo, se nota que se



quieren mover, que se tienen que girar o fijarse para no tocarte (Risas). Sí, para mí es más incómodo para ellos. Como yo soy muy chiquita (Risas), no tengo drama en adaptarme para sentarme en una punta. Pero sí a los hombres les jode más, yo viajaba siempre con Joaco [su hermano] con un bolso enorme, con todas las cosas del gimnasio y era un bajón...la verdad un bajón para él. Además se hacen más mala sangre, se tienen que adaptar al espacio que encuentran y nada, les molesta más. Además yo creo que sufren más el calor...sí, para mí que les jode más. Aparte, generalmente son los que suelen entregar el asiento entonces viajan parados entonces si...la verdad que sí (Entrevistada N°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

En este marco, y más allá de la necesidad de usar el transporte público, de las ventajas y las desventajas que pueden resultar esperar tanto el colectivo como el tren, así como el desplazamiento en climas cálidos o lluviosos, el viajar adquiere siempre para ellas un carácter placentero; ya sea porque les permite desarrollar alguna actividad concreta -en el caso de las estudiantes, aprovechar para leer-; ya sea porque la travesía por el paisaje urbano recrea la vista y permite indagar acerca de las relaciones y las interacciones sociales que se erigen dentro y fuera del transporte público. En términos de García Canclini (1996), podría entonces decirse que "una buena parte de las tácticas para aligerar los viajes consiste en hacer, entre tanto, otra actividad" (1996: 154):

Y como yo tengo bastante tiempo de viaje, aprovecho...y como yo leo bastante, hago varias cosas...aprovecho el tiempo que estoy ahí (Entrevistada N°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital Federal para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).

Asimismo las mujeres trabajadoras que carecen de vehículo propio (si bien sus maridos lo poseen), escogen y eligen desplazarse en colectivo y tren puesto que son medios de transporte públicos menos estresantes para moverse en la ciudad.

Puedo manejar en remis si lo necesito, pero no es algo tedioso...como no me gusta manejar, no me resulta algo tedioso manejar en los colectivos y si necesito ir en remis lo puedo hacer...más libre sería con un auto por supuesto, evitaría el calor, muchas cosas, pero...no es una cosa que me moleste tanto. Los transportes públicos son con los que más tengo apego, que me permiten movilizarme... (Entrevistada N°2. Administrativa en una Residencia de Ancianos. No se moviliza a Capital Federal para trabajar. Carece de vehículo propio. Olivos, Vicente López).

En el caso de las trabajadoras que se desplazan a Capital Federal, la impaciencia no obstante y la falta de servicio -sobre todo en las horas pico-, son un emergente de efervescencia colectiva.

[...] a veces no se cumplen los horarios en el caso de los trenes, los colectivos tardan en venir y después vienen dos juntos y la espera se hace larga...beneficios no creo que nada vea más de lo que debería ser, me parece que no otorgan nada extra de lo que deberían otorgar (Entrevistada N°13. 28 años. Recepcionista en Estudio Jurídico. Se moviliza a Capital Federal para trabajar. Carece de vehículo propio. San Isidro).

Generalmente el hacinamiento, yo siempre sé que desde el centro no importa la hora que sea el colectivo viene repleto de gente. Y bueno...el esperar que se libere algún asiento y bueno con el calor, con suerte algunos tienen aire acondicionado [Risas]...pero en general parecemos ganado (Entrevistada N°12. 34 años. Profesora de



Música. Se moviliza a Capital para trabajar. Carece de vehículo propio. Florida, Vicente López).

Por otra parte, las mujeres alegan que quiénes se ven más vulnerados en el trayecto de un viaje no son las mismas por su mera condición, sino las mujeres embarazadas o con niños pequeños y personas con capacidad reducida. Para ellas, tanto hombres como mujeres tienen el mismo derecho a sentarse y a disponer de las facilidades del transporte público. Por otro lado, el flujo de las masas que buscan subir al colectivo o entrar al vagón del tren, despliega así un ritmo que no todos pueden seguir, resultando los espacios del vehículo sofocantes en torno a la presencia de ancianos, niños, embarazadas o personas con discapacidad.

No...no se...depende, no lo miro tanto por ese lado. Siempre me llama la atención [Risas] como ver algunas personas echadas, taaaan tranquilas...cuando tranquilamente les podrían ceder el asiento a algunos señores y señoras de mayor edad...esa es la única crítica nada más, pero bueno, todos tienen derecho a sentarse, sea hombre o mujer, yo solo hablo de alguien que está en dificultades de moverse y de estar en una situación física que no está para bancarse algún viaje parado...o a lo mejor alguna señora embarazada, o con nenes...y a veces pareciera como que los tipos (Risas) se hacen los distraídos, los dormidos, ¿viste? Pero después, creo que se padece de la misma manera, tanto en el varón como en la mujer (Entrevistada N°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital Federal para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).

III. ACTIVIDADES, PRÁCTICAS E INTERACCIONES. EL TRANSPORTE URBANO COMO ENTRAMADO CULTURAL

En tanto el transporte público constituye un escenario propicio donde las acciones y las prácticas adquieren sentido, es necesario analizar las actividades que los usuarios llevan a cabo durante su trayecto y las interacciones que se gestan dentro y en las zonas de espera de los transportes públicos, así como las diversas situaciones de cooperación y conflicto que han presenciado en el marco de su experiencia. Los viajes serán entonces entendidos como experiencias vividas, interacciones entre personas y grupos, y modos de habitar y negociar lo que sucede a lo largo de los mismos (García Canclini, 1996).

En el caso de las estudiantes, prolifera como se mencionó brevemente en el apartado anterior, una especie de disfrute en el observar el paisaje urbano y las situaciones sociales que se gestan dentro del transporte público, así como en las zonas de espera de los mismos.

Por ejemplo veo muchos padres que van con los hijos y va el padre escuchando música con el hijo...entonces analizar esas cosas como de decir: 'che, por ahí el nene está pidiendo atención', y también ver cuánto se lee arriba del transporte público, qué se lee, no sé. Cuánta solidaridad hay entre la gente o no...ehh en ese sentido me gusta mucho analizar eso, ¿no? [...] Sí, sí, me gusta ver lo que le pasa a la gente en el transporte público, qué nos pasa a como sociedad, lo bueno lo malo, y también individualmente. Su historia personal...que le habrá pasado... (Entrevistada N°8. 23 años. Estudiante de Relaciones Internacionales. Se moviliza a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. Martínez, San Isidro).



Por otro lado, la cercanía de los cuerpos diversos plantea un escenario complejo de miradas de extraños, conversaciones ajenas y roces inesperados, que acaban por perfilar una experiencia en la que el cuerpo busca recogerse, resguardar un mínimo de espacio íntimo. El cuerpo se ve así restringido por normas y expectativas implícitas en el funcionamiento del servicio (Ureta, 2012).

Erving Goffman afirma incluso que la distracción de tipo cortés es la más importante de las técnicas que hacen posible la vida en una ciudad, la vida entre extraños. Esta consiste en simular que uno no ve ni oye; o por lo menos en asumir dicha postura y, por sobre todo, que a uno no le importa lo que los demás hacen. La distracción cortés se expresa cabalmente en la evitación del contacto visual (Bauman, 1994).

Ahh sí, pero igual es como una regla social que no se puede mirar a alguien durante mucho tiempo en el colectivo porque queda medio psico (Risas), porque aparte te das cuenta. Si mirás a alguien eh... no sé, 3 segundos, es como que no sea taaaan obvio [Risas]. [...] En general subo, saludo 'buen día', lo único que digo es 'perdón', 'permiso', 'gracias', aparte tipo no se...estamos todos ahí, si hablás algo te escuchan todos, no se...escuchás siempre las conversaciones por celular...eh no, estamos como demasiados juntos en un lugar demasiado chico por dos horas (Entrevistada N°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

En términos de De Certeau (1995), la táctica es considerada como la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio. Por lo tanto ninguna delimitación de la exterioridad proporciona una condición de autonomía. Las mujeres, y sus respectivos cuerpos deben actuar en el terreno que se le impone y que organiza la ley de una fuerza extraña. No tienen el medio de mantenerse en sí mismas y a distancia, en una posición de retirada de previsión y de recogimiento propio en el campo de visión del enemigo (De Certeau, 1995). Se aprovechan las ocasiones y se depende de ellas para prever las salidas y acumular beneficios.

Como bien sintetiza entonces una estudiante:

Ehhh [Piensa], que se yo...suelo tener ya como problemas en la calle si estamos hablando de cuestiones de acoso...a veces me pasa que me subo al colectivo y por ahí le digo 'hola' al chofer y el colectivero me tira un piropo y yo no tengo ganas de escucharlo, ¿entendés? (Entrevistada N°12. 34 años. Profesora de Música. Se moviliza a Capital Federal para trabajar. Carece de vehículo propio. Florida, Vicente López).

Sin embargo, la interacción con los choferes no es frecuentemente mencionada como una fuente de conflicto. Inclusive, en algunos casos especiales, valores tales como el respeto y la cortesía por parte de las usuarias al momento del subir al colectivo y pedir pasaje, generan un *feedback* positivo en los mismos conductores.

Generalmente no, generalmente no hay como una respuesta, pero ¿sabés qué? Cuando llego y me tienen que bajar, me acercan al cordón... ¿viste? Y yo les agradezco. Porque la verdad es que tengo carnet de discapacitada, entonces siempre le agradezco, 'muchas gracias', y me acerca al cordón...muchos te diría, casi el 70% me acerca al cordón, o sea no hay interacción, pero hay reconocimiento (Entrevistada N°6. Maestra. No se moviliza a Capital Federal para trabajar. Posee vehículo propio. La Lucila, Vicente López).



Por otra parte, en las zonas de espera, las mujeres tanto trabajadoras como estudiantes aportan que la interacción visual y verbal se torna un poco más frecuente, accediendo a su intervención en apreciaciones vinculadas con la regularidad del transporte, el tiempo de espera, el clima, o para ayudar a alguien que está perdido y desorientado. Así, es que los escenarios de cooperación que a menudo se mencionan son los de justamente indicar la parada de colectivos en las zonas de *commuting* y ceder el asiento dentro del transporte público.

La verdad que para mí, me pasa mucho que lo veo, que se entrega el asiento. Tipo...principalmente a las personas embarazadas, que a los ancianos. Creo que sí, además cuando no se entrega el asiento siempre hay alguien que se pone nervioso, porque es una situación incómoda que una persona que se tiene que sentar esté parada, entonces siempre hay alguien que lo pide, que está perfecto obviamente (Entrevistada N°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

En el caso de algunas trabajadoras, existe cierto escepticismo con respecto a la presencia de esos lazos sociales de antaño:

No, no, y no es como antes que a la mujer se le cedía el asiento, creo que hoy en día es 'quién accede a un asiento primero' [...] (Entrevistada N°2. Administrativa en una Residencia de Ancianos. No se moviliza a Capital Federal para trabajar. Carece de vehículo propio. Olivos, Vicente López).

En términos de Lange Valdés (2011), "el transeúnte va significando los espacios de movilidad urbana combinando el anonimato, la indiferencia y la distinción, dependiendo de las necesidades, recursos, intereses y/o expectativas que orienten su actuar, lo cual devela importantes facultades reflexivas presentes en sus pautas de comportamiento"(2011:102). Allí, es que particularmente las estudiantes mujeres, reivindican el papel de los jóvenes dentro del transporte público y en las zonas de espera, así como algunas escenas de conflicto inherentes con los usuarios de otras generaciones. Entienden que existen prejuicios derivados de estos últimos y que determinados comportamientos y calificativos son eminentemente naturalizados.

[...] pero bueno las embarazadas o la gente mayor que pasen cuando quieran, pero hay señoras que se toman como atribuciones que tienen que pasar y ni siquiera te dicen 'gracias', y eso te jode un toque porque más allá de que es algo que tenés que hacer, es una muestra de respeto hacia el otro pero ya lo dan por hecho (Entrevistada N°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital Federal para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

Por último, los robos o arrebatos son escasamente mencionados en las entrevistas. Estas mujeres -estudiantes y trabajadoras- aluden no haberlos experimentado personalmente. Si bien consideran que el transporte público es un lugar propicio para "hacerse de algo ajeno", las posibilidades de experimentar un robo tienen que ver bajo su percepción con la zona por la cual el transporte público se mueve, con lo cual el Conurbano Norte se presenta aquí en contraste, como un lugar seguro. Incluso, en el caso de una de las trabajadoras que sí posee vehículo propio, viajar en colectivo genera un nivel menor de preocupaciones en torno a ello.

[...] después también me ha pasado alguna vez de haber presenciado un robo, no haberlo visto puntualmente pero de haberme enterado que había ocurrido en el colectivo...y bueno eso está muy presente en los transportes públicos, en algunos



más que otros... (Entrevistada N°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital Federal para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).

No sé...de robo nunca. Con los pasajeros tampoco, no...ninguno. Me comentan todo el tiempo, pero la verdad no recuerdo. No es conflictivo si vos hacés trayectos cortos, no tenés conflictos con nadie. El tema es cuando tenés que viajar por ejemplo de Constitución a Marcos Paz, y hay corte de tren, y la gente tiene que hacer una cuadra de cola...y sabés que al día siguiente tenés que volver...eso es lo terrible. Yo creo que el problema es en Capital, porque cuando vos pasás General Paz, no hay lugares salvo por la Quinta cada tanto, que haya alguna manifestación, y tome por otro lado...no es problema (Entrevistada N°13. 28 años. Recepcionista en Estudio Jurídico. Se moviliza a Capital Federal para trabajar. Carece de vehículo propio. San Isidro).

[...] porque el colectivo pasa, ¿entendés? No hay riesgo de robo, no me van a robar mi auto, y cuando viajo en colectivo estoy más tranquila (Entrevistada N°6. Maestra. No se moviliza a Capital Federal para trabajar. Posee vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

III. REFLEXIONES FINALES

A partir del corriente artículo, se han intentado sistematizar y analizar diversas entrevistas que se han desarrollado en mujeres -tanto estudiantes como trabajadoras- que residen en el Conurbano Norte y que se desplazan dentro de sus adyacencias y hacia la Capital Federal; indagando fundamentalmente en la relación establecida de los medios de transporte públicos con dichas usuarias y los efectos que estos mismos tienen sobre las viajeras.

Este trabajo se ha presentado bajo un carácter empírico, exploratorio y cualitativo, a partir de un muestreo no probabilístico de bola de nieve, con informantes clave. La entrevista resultó ser el método para una adecuada descripción de las usanzas y las significaciones atribuidos a los medios de transporte urbanos; en tanto en ella prevalece “una situación social” de interacción entre una o más personas con el propósito de obtener descripciones e interpretaciones de los significados de ciertos fenómenos por parte de los sujetos -desde su propia mirada- (Navarro, 2009); permitiendo así adquirir gran riqueza informativa en palabras y enfoques de las entrevistadas.

Interrogar a las viajeras implicó finalmente recoger un discurso sobre el trayecto que las mismas efectúan cotidianamente. En términos de Floch (1993), “abordar el trayecto como si se tratara de un texto implica postular que significa” (1993:40). A partir del análisis de dichos viajes, las diferentes fases del recorrido y los gestos, y las prácticas, las interacciones visuales, gestuales y textuales, y las tácticas que las mujeres efectúan en el curso de sus desplazamientos, aun la mayoría de estas entrevistadas sigue posicionándose a favor del transporte público, por motivos medioambientales, económicos, y de serenidad (Autoridad Territorial del Transporte de Guipuzkoa; Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer, 2010); por oposición al trastorno -en sus propios términos-, que genera el conducir un vehículo privado en las grandes ciudades. Allí, es que el confort, la seguridad, la accesibilidad y la puntualidad son aspectos que las mujeres consideran como una prioridad en su elección en el modo de transporte. Y esos atributos se encuentran



justamente comprendidos -en estas entrevistadas-, en el transporte público urbano, tanto en el tren como en el colectivo.

Bajo tales condiciones, el Conurbano Norte, es a menudo vinculado por las usuarias por la tranquilidad que este ofrece, la plena etapa de expansión y de mejoras en las vías del Ferrocarril Mitre ramal Tigre y Olivos, los corredores verdes y los parques recreativos.

En términos de Palma Arce (2011) podría sostenerse que los recursos de movilidad no se encuentran distribuidos homogéneamente entre los habitantes del Conurbano Bonaerense -margen de tiempo para la contingencia de la movilidad, problemas en la frecuencia de los servicios, paros de las empresas concesionaras de transporte, entre otros. Surgen de ello diversos interrogantes y posteriores estudios que remitan a las representaciones de estos medios de transporte en las diversas zonas del Gran Buenos Aires y los diversos partidos que integran el Conurbano Bonaerense ya que el mismo posee características muy distintivas, en tanto su conjunto se compone por vastas zonas residenciales de clases sociales altas, medias y bajas.

Esta segregación socio espacial que prolifera en los recursos y facilidades de los medios de transporte públicos, y que se reproduce en el discurso de las entrevistadas, nos invita también su vez a interrogarnos y a cuestionar las condiciones mismas de movilidad urbana desde una perspectiva de género y de la cultura, percatándonos qué hay detrás del diseño de nuestros sistemas de transporte público: la muy específica figura de un viajero funcional, es decir, un sujeto, sano, ágil y joven.

No se trataría entonces de pensar íntegramente la movilidad en términos del *vagón rosa* exclusivo para mujeres y la segregación cultural y de interacción que genera con respecto al sexo opuesto, como bien se ha dado respuesta a partir de políticas públicas en las ciudades latinoamericanas a la hora de viajar por la ciudad, sino en términos de movilidad para cuerpos diversos en el seno del medio de transporte público y en la búsqueda de una ciudad más inclusiva, solidaria e igualitaria para todos.

Fecha de recepción: 30 de julio de 2015
Fecha de aceptación: 30 de Diciembre de 2015



IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Augé, Marc (2004). Los “no-lugares”, espacios del anonimato. Barcelona, España, Gedisa.
- (2007). Por una antropología de la movilidad. Barcelona, España, Gedisa.
- Autoridad Territorial del Transporte de Guipuzkoa; Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer (2010). La igualdad de género en el sistema de transporte en Guipuzkoa.
- Bauman, Zygmunt (1994). *Pensando Sociológicamente*. Buenos Aires: Nueva Visión
- (2005). *Modernidad líquida*. Buenos Aires, Ed.: Fondo de Cultura Económica.
- De Certeau, Michel (1995). *La invención de lo cotidiano*, I. Artes de Hacer. México, Uia-Departamento de Historia/ ITESO.
- Díaz, M. A.; Jiménez, F. J. (2007). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural*, 1(1), 91-101.
- Floch, Jean Marie (1993). *Semiótica, Marketing y Comunicación. Bajo los signos, las estrategias*. Barcelona, Paidós.
- García Canclini, Néstor (1996). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. Fondo de Cultura Económica/UAM, México.
- Geldstein, R. y Bertonecello, R. (Coord.) (2006). *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Buenos Aires. Diagnósticos y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS), Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación.
- Geldstein, Rosa N.; Di Leo, Pablo Francisco y Ramos, Silvina (2011). “Género, violencia y riesgo en el tránsito: la dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires”. *Physis [online]*, vol.21, n.2, pp. 695-720.
- Geertz, Clifford (1987). *La interpretación de las culturas*. Barcelona, Gedisa.
- Lange Valdés, Carlos (2011). *Dimensiones culturales de la movilidad urbana*. *Revista Invi*, 71(26), 87-106.
- Jirón, P. (2008). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. (Tesis doctoral sin publicar, London School of Economics and Political Science).
- (2007). *Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile*. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197.
- Margulis, Mario (2009). *Sociología de la Cultura: conceptos y problemas*. Buenos Aires, Biblos.
- Navarro, Alejandra (2009). “Capítulo 5”. En: La entrevista: el antes, el durante y el después.
- O’Donnell, Guillermo (1983). “Democracia en la Argentina: micro y macro”. University of Notre Dame, Notre Dame.
- (1984). *¿Y a mí qué me importa? Notas sobre sociabilidad y política en Argentina y Brasil*. CEDES, Buenos Aires.
- Palma Arce, Carolina (2011). “¿Viajar para trabajar o trabajar para viajar? La movilidad cotidiana de trabajadores del conurbano bonaerense en la RMBA”, *Novedades CEIL N°22*, julio URL.
- Park, Robert (1999). *La Ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Richardson, T; Jensen, O. (2003). *Linking Discourse and Space: Towards a Cultural Sociology of Space in Analysing Spatial Policy Discourses*. *Urban Studies*, 40(1), 7-22.
- Toledo, Ricardo Luis (2012). *Sociología del tránsito*. La Plata: Ediciones Al Margen.
- Ureta, S. (2012). *Waiting for the barbarians: disciplinary devices on metro of Santiago*.
- Wright, Pablo; Moreira, Verónica; y Soich Darío (2007). “Antropología vial:



símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires”. Trabajo presentado en el Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín.
Singh, Dhan Zunino (2015). *Where Are We Going? A Discussion of Mobility History in Latin America. Mobility in History*, 6(1) January 2015, 54-62.