



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

TESIS DE MAESTRÍA

MUJERES EN MOVIMIENTO: Análisis de la movilidad urbana de
las mujeres del piedemonte de Luján de Cuyo.
Recomendaciones para el Ordenamiento Territorial.

MAESTRÍA EN ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Nombre del Tesista: ANDREA BATLLORI

Nombre de la Directora: DRA. ROMINA SALES

Nombre de la Codirectora: DRA. JULIETA DALLA TORRE

- Mendoza, abril 2024 -

AGRADECIMIENTOS

A mis directoras, Romina y Julieta por su dedicación, confianza, conocimientos y por haberme motivado desde el inicio de este largo camino.

A mi compañero Javier, por su amor y compañía constante tanto durante este recorrido académico como en la vida en general.

A mi familia, Estela, Daniel y Federico, por su apoyo incondicional y por estar siempre a mi lado en todo momento.

A mis amigas, por las charlas, los abrazos y cada momento compartido.

A mis compañeros/as y docentes con los/las que tuve el placer de cursar esta maestría.

A la SIIP de la Universidad Nacional de Cuyo por brindarme la oportunidad de formar parte de las Becas de Investigación y Posgrado 2021-2022, contribuyendo significativamente al desarrollo de esta tesis.

A las mujeres de Vertientes del Pedemonte que generosamente compartieron sus experiencias y sabidurías.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	4
1. CIUDAD, MOVILIDAD Y MUJERES	10
1.1. Antecedentes	10
1.2. Marco teórico.....	17
1.2.1. Ciudad y género.....	17
1.2.2. Movilidad y género.....	20
1.3. Metodología	26
2. VIVIR EN LA PERIFERIA: EL CASO DE VERTIENTES DEL PEDEMONTE	35
2.1. La expansión dispersa del Área Metropolitana de Mendoza.....	35
2.2. El caso de Vertientes del Pedemonte: Análisis de su soporte urbano.....	38
2.3. El lugar que ocupa la movilidad con perspectiva de género en las políticas públicas territoriales.....	66
3. MUJERES EN MOVIMIENTO	76
3.1. Infraestructura, red vial, medios de transporte y desigualdad de género.....	76
3.1.1. Experiencias diferenciales de movilidad: el auto en el centro de las diferencias .	83
3.2. Motivos que llevan a las mujeres a desplazarse de sus hogares: servicios básicos, equipamiento y espacios públicos.....	86
3.3. Poligonales, centrífugas y motorizadas: caracterizando la movilidad de las mujeres de Vertientes del Pedemonte	89
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	102
Bibliografía	110
Anexos.....	118

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia, varones y mujeres han vivido, usado, percibido y producido la ciudad de forma distinta. Si la ciudad se constituyó tempranamente como un territorio estructurador de conflictos y tensiones sociales, las asimetrías de género no pueden ser disociadas de las disputas por el control del espacio. Las relaciones de poder alrededor del género estuvieron fuertemente apoyadas, desde sus inicios, en una segregación sexual del espacio urbano en la que el ámbito doméstico o privado aparecía reservado a las mujeres y el espacio público o político estaba destinado exclusivamente a los hombres (Trachana, 2013).

A partir de la segunda mitad del siglo XX, una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas han trastocado las formas de participación y las posibilidades de acceso de las mujeres a la ciudad. El pronunciado descenso de los índices de fertilidad, el incremento de la población dependiente vinculada al aumento de la expectativa de vida, los cambios en la conformación tradicional de la familia, la paulatina incorporación de la mujer al mercado laboral y su mayor protagonismo en la escena pública, entre otros cambios, modificaron el lugar de las mujeres al interior de la sociabilidad urbana (Falú, 2014a; 2018).

En las últimas décadas, como resultado de los avances en los estudios de género se visibilizan problemas asociados con la planificación de ciudades que excluyen a las mujeres (Jacobs, 1967; Sassen, 1999; Falú, 2014a; Muxi, 2015, entre otras). En sintonía con las luchas organizadas de los diversos feminismos, este esfuerzo intelectual ha facilitado la conexión entre la agenda de los derechos de las mujeres y la agenda urbana. A pesar de estos avances, persisten desafíos, ya que los espacios públicos de las ciudades siguen siendo ineficientes a la hora de proporcionar igualdad de oportunidades.

La movilidad cotidiana es uno de los resortes centrales en la reproducción de las asimetrías de género en la ciudad. Las distintas prácticas sociales, los usos y las apropiaciones que los agentes hacen del espacio público moldean la ciudad en la que desarrollamos nuestras actividades cotidianas. Así, se vuelve sumamente

relevante cuestionar las marcas de género inscriptas en los patrones de circulación y en los desplazamientos que realizamos a diario.

Diversas investigaciones abocadas a estudiar los comportamientos y experiencias de las mujeres en el espacio urbano reconocen una serie de factores que afectan tanto los patrones de movilidad de las mujeres como sus percepciones sobre el espacio y las estrategias que aplican a la hora de usarlo y transitarlo (Jirón, 2007).

Así, de la bibliografía especializada en el tema surgen dos interrogantes principales: ¿Cómo se define la relación entre espacio y género? ¿De qué manera se desplazan las mujeres y qué motivos condicionan esa movilidad en los territorios urbanos? Para dar respuesta a estas preguntas en el presente trabajo **nos proponemos indagar las particularidades que asume la relación movilidad/género, analizando las experiencias cotidianas de movilidad y sus implicancias en la calidad de vida urbana de las mujeres que habitan el piedemonte del departamento de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza.**

De este modo, nuestro estudio procura responder algunos interrogantes específicos. ¿Qué características presenta la estructura física del tejido urbano donde llevan a cabo las actividades cotidianas las mujeres sujetas de estudio en esta investigación? ¿Qué particularidades muestra la movilidad de las mujeres que residen en el piedemonte de Luján de Cuyo? ¿Cuáles son las apropiaciones que hacen del espacio público donde desarrollan sus actividades cotidianas? ¿Cuáles son los imaginarios y las representaciones que construyen respecto del territorio urbano? ¿Qué políticas públicas existen en relación a la planificación de la ciudad desde una perspectiva de género?

Como han destacado Bernabeu et al. (2019), el abordaje del rol de la mujer en el uso y la apropiación de la ciudad es una de las áreas vacantes en los estudios urbanos locales. Además, el área elegida constituye un objeto de estudio de sumo interés ya que en las últimas décadas se ha convertido en uno de los ejes geográficos centrales del crecimiento desmedido y no planificado del Área Metropolitana de Mendoza. Este proceso de expansión de la mancha urbana hacia el piedemonte ha generado una serie de problemáticas socioambientales (Abraham et al., 2005) que afectan a toda la población en su conjunto y a las mujeres, sujetas de estudio en esta investigación, en particular.

Paralelamente, la provincia de Mendoza ha sido pionera en la creación de la Ley N° 8051 de Ordenamiento Territorial y Usos del suelo (Gobierno de Mendoza, 2009) que

pretende, entre otras cosas, asegurar una mejor calidad de vida para la población, en congruencia con los principios de equidad social y equilibrio territorial tendientes a lograr un desarrollo sostenible y sustentable (D'Inca, 2013; Gudiño, 2010). Al respecto, es relevante señalar que la Ley 8051, en el artículo 7, define los instrumentos y procedimientos del Ordenamiento Territorial. Entre estos, se define el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (Ley 8999/2017) el cual presenta un modelo territorial deseado que incluye como uno de sus ejes centrales la movilidad y la accesibilidad de los habitantes con menos recursos, sin hacer una distinción a las menores posibilidades de accesibilidad con las que cuentan las mujeres (Gobierno de Mendoza, 2017).

Además, otro aspecto a destacar es que la zona de estudio elegida se encuentra en plena discusión, disputa y análisis. Tal como lo dispone la ley 8051, el departamento de Luján de Cuyo cuenta con la aprobación del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT) que pretende ser utilizado como una herramienta clave a la hora de tomar decisiones sobre el territorio lujanino (Municipalidad de Luján de Cuyo, 2019). Asimismo, en octubre de 2022 se sancionó la Ley n°9414 de Precordillera y Piedemonte del AMM, que establece diversos mecanismos de control para frenar el avance urbano del área, dada su fragilidad ambiental. Pese a estos avances, las dinámicas de expansión de la ciudad hacia el piedemonte siguen desarrollándose sin una regulación eficaz dando como resultado crecientes problemáticas ambientales y una profundización de la fragmentación socio-espacial (Dalla Torre y Ghilardi, 2019).

Los procesos de fragmentación y segregación limitan la participación y accesibilidad a la ciudad por parte de grupos vulnerables, particularmente el de las mujeres. En esta línea, la presente investigación constituye un aporte más a la problematización de las inequidades que sufre este colectivo en su experiencia cotidiana en la ciudad, teniendo en cuenta que es escasa la producción académica acerca de estos temas en Mendoza.

Los procesos de segregación residencial hacen referencia a la reducción del contacto entre "personas de distintas condiciones socioeconómicas, aumentando consecuentemente el aislamiento entre las clases. Se observa que los pobres interactúan principalmente con otros pobres, y los recursos circulan de manera precaria en redes compuestas sólo por individuos de bajos recursos" (Suárez, 2004:34). Cuando la segregación residencial en un espacio urbano conduce a la consolidación de "fragmentos autónomos", estos pueden descomponer la ciudad generando áreas abandonadas, barrios empobrecidos o, por el contrario, fomentar la

aparición de enclaves de riqueza, siendo los barrios cerrados su máxima expresión. Contrariamente a la percepción común, estos fragmentos no solo pueden aislar, sino también integrar espacios al albergar actividades urbanas que atraen desplazamientos.

En este contexto, compartimos la perspectiva de Lóic Wacquant (Segura, 2006: 6), quien señala que la separación entre áreas de relegación urbana y el resto de la sociedad "es una separación de mundos vividos, no de sistemas". Es decir, se refiere a las experiencias concretas y relaciones de los ocupantes más que a los lazos subyacentes que los conectan con la totalidad metropolitana, aunque en la forma de la exclusión. El estudio de este "mundo vivido" revela no sólo la existencia de conexiones causales y funcionales entre la vida en diferentes áreas de la ciudad y el sistema social, sino también la tensión entre fuerzas contrapuestas que modelan la vida de los habitantes urbanos. Por un lado, hay procesos de segregación que impulsan hacia el aislamiento, y, por otro lado, se desarrollan diversas estrategias de movilidad para mitigar los efectos del aislamiento y la exclusión.

En esa línea, nuestro estudio aspira a ser un insumo significativo que potencie los instrumentos con los que cuenta el Ordenamiento Territorial de la provincia de Mendoza y alerte sobre la necesidad de implementar políticas públicas de carácter territorial con perspectiva de género que garanticen una real igualdad de derechos y oportunidades para las mujeres en la ciudad. Tal como ponderan Muxi et al. (2011), "el objetivo del urbanismo debería ser poder disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta la diversidad real que caracteriza a los espacios urbanos, y así poder hacer posible que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas" (p. 107).

El enfoque de género aplicado al análisis de los espacios urbanos no solo nos permite desnaturalizar las desigualdades de poder que marcan el acceso diferencial a las oportunidades de vida en la ciudad, sino que nos obliga a reconocer que el espacio no es neutro pues el territorio tiende a reproducir las asimetrías entre hombres y mujeres condicionando sus usos y experiencias metropolitanas (Gil y de Anso y Ramos, 2011).

A continuación, se detallan los objetivos de la tesis:

Objetivo general:

- Indagar las particularidades que asume la relación movilidad/género, analizando las experiencias cotidianas de movilidad y sus implicancias en la calidad de vida urbana de las mujeres que habitan el piedemonte del departamento de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza, con el fin de generar insumos para el Ordenamiento territorial.

Objetivos específicos:

- Analizar el soporte urbano existente del área de estudio.
- Rastrear los usos y apropiaciones del espacio urbano que realizan las mujeres residentes del piedemonte de Luján de Cuyo, considerando sus flujos, desplazamientos e itinerarios.
- Reconstruir los imaginarios y representaciones que las mujeres producen respecto del espacio urbano que transitan habitualmente.
- Indagar las políticas públicas en relación a la movilidad urbana de las mujeres.
- Elaborar recomendaciones que tiendan a incorporar las particularidades que se desprenden de la movilidad de las mujeres en el Ordenamiento Territorial.

En cuanto a la estructura de la tesis, en la introducción de nuestro trabajo de investigación, se define el problema de investigación y su contexto global y local, lo que nos lleva a plantear los principales interrogantes relacionados con el tema de investigación y a presentar los objetivos del estudio.

En el primer capítulo, "Ciudad, movilidad y mujeres", se exponen los antecedentes relacionados con el tema de estudio. Posteriormente, desarrollamos el marco teórico en dos partes: primero, "Ciudad y género", y luego "Movilidad y género", para adentrarnos en los conceptos más relevantes para el desarrollo de esta investigación. Finalmente, presentamos el diseño metodológico que emplearemos en el área de estudio.

El segundo capítulo, "Vivir en la periferia: el caso de Vertientes del Pedemonte", aborda en primer lugar las transformaciones urbanas ocurridas en las últimas décadas en el Área Metropolitana de Mendoza, seguido de la presentación del caso de estudio, donde realizamos un análisis exhaustivo del soporte urbano del área.

Asimismo, en este capítulo analizamos leyes, planes, proyectos y programas que inciden directa o indirectamente en aspectos relacionados con la movilidad urbana, considerando la perspectiva de género en las políticas públicas territoriales.

En el tercer capítulo, "Mujeres en movimiento", analizamos las experiencias de movilidad y los usos y apropiaciones del espacio urbano realizados por las mujeres residentes del área de estudio. Además, relacionamos estas experiencias de movilidad con el soporte urbano del área de estudio analizado en el capítulo anterior.

Por último, en las conclusiones y recomendaciones, exponemos los resultados a partir de la recuperación de los objetivos inicialmente planteados y reflexionamos sobre la importancia de las políticas públicas en relación con los temas estudiados y el Ordenamiento Territorial.

1. CIUDAD, MOVILIDAD Y MUJERES

1.1. Antecedentes

En el contexto de los avances de los estudios de género en las últimas décadas, un conjunto de investigadoras (Jacobs, 1967; Sassen, 1999; Falú, 2014a; 2020; 2022; Muxi, 2015; Ahmed, 2020; entre otras) han procurado analizar, investigar y dar visibilidad a los problemas vinculados a la planificación de ciudades poco inclusivas para con las mujeres. Recuperando la perspectiva lefebvriana del “derecho a la ciudad”, el interés de estas intervenciones teórico-metodológicas ha estado puesto en la participación específica de las mujeres en la definición, conquista y goce de ese derecho.

En comunión con las luchas organizadas de los diversos feminismos, dicho esfuerzo intelectual posibilitó la articulación de la agenda de los derechos de las mujeres con la agenda urbana y logró establecer un conjunto de líneas orientativas en el diseño de políticas gubernamentales. No obstante, los espacios públicos de las ciudades continúan siendo ineficientes a la hora de brindar igualdad de oportunidades (Muxi et al, 2011).

En los últimos años ha surgido un creciente interés en los estudios que abordan la movilidad diaria de las mujeres, destacando la integración del enfoque de género en el análisis de los patrones de desplazamiento (Jirón y Zunino Singh, 2017). Este interés ha ganado relevancia a nivel mundial (Hanson, 2010), evidenciándose en una serie de estudios que exploran los desplazamientos cotidianos de las mujeres en entornos urbanos, así como en sus experiencias y percepciones del uso del espacio público (Gutiérrez, 2012; Gutiérrez y Pereyra, 2019).

Estos estudios abarcan diversas escalas geográficas, desde análisis realizados en grandes ciudades como el trabajo de Villagrán (2017) en la Ciudad de México, el de Lemos et al. (2017) en el Área Metropolitana de Santiago de Chile, o el de Dmuchowsky (2021) en el corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos

Aires, hasta estudios que focalizan escalas intermedias, como el trabajo de Lazo y Contreras (2009) en la Comuna La Pintana en Santiago de Chile; el estudio de Díaz Núñez et al. (2022) en Lomas del Centinela en el Área Metropolitana de Guadalajara, México; el estudio de Navarrete (2013) en el Área Metropolitana de Mendoza; y el trabajo de Parra Mosquera (2021) en una ciudad intermedia como Villavicencio, situada al suroeste de Bogotá, entre otros ejemplos relevantes.

Dentro de las diversas líneas de investigación, hay un grupo de estudios que se ha dedicado a sistematizar criterios metodológicos para abordar las pautas de movilidad de las mujeres en entornos urbanos. Un ejemplo de esto es el trabajo realizado por Junqueira et al. (2019), quienes examinaron la perspectiva de género a través del proyecto "Mujeres Caminantes" en la Terminal Santana de San Pablo, Brasil. Este proyecto tiene como objetivo evaluar la seguridad en espacios públicos, identificar factores que afectan la sensación de seguridad o vulnerabilidad y fomentar el debate sobre la violencia de género. La metodología de "Mujeres Caminantes" se divide en cuatro etapas: la recopilación inicial de datos estadísticos, la organización de encuentros participativos para mapear sensaciones y proponer soluciones, el análisis de los resultados y su difusión a actores clave y a la comunidad en general. Una característica crucial de esta metodología es que reconoce a las mujeres como expertas en la evaluación de los espacios urbanos que transitan, integrando la percepción del miedo e inseguridad como variables relevantes en el análisis de su movilidad.

Por otro lado, Adriana Ciocolleto (2009), junto con Colectiu Punt 6, ha desarrollado la Auditoría de Calidad Urbana con Perspectiva de Género (ACUG), una herramienta integral para evaluar el urbanismo desde una perspectiva de género. La ACUG consta de tres fases: diagnóstico participativo, evaluación del espacio urbano y evaluación de la gestión urbana. Además, Ciocolleto y Colectiu Punt 6 (2014) crearon una guía para integrar la perspectiva de género en la movilidad urbana, destacando la importancia de políticas de transporte equitativas y la necesidad de entornos urbanos inclusivos.

Por su parte, la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires presentó en 2019 el "Plan de Género y Movilidad", con el objeto de promover una ciudad inclusiva y eficiente mediante políticas y acciones centradas en cuatro ejes: planificación con perspectiva de género, inserción laboral de mujeres en el sector del transporte, generación de datos sobre movilidad desde una perspectiva de género, y capacitación en perspectiva de género para el personal involucrado en transporte y

movilidad. Este plan busca reducir las desigualdades de género en el ámbito de la movilidad urbana.

Las dinámicas de movilidad de mujeres que residen en áreas periféricas de las ciudades ha sido otro de los ejes relevantes en las investigaciones sobre esta temática. Por ejemplo, Gutiérrez y Pereyra (2019) realiza un análisis comparativo de encuestas de movilidad domiciliaria en diez aglomerados urbanos argentinos entre 2008 y 2013, centrándose en una perspectiva de género. En otro estudio, Lazo y Contreras (2009) investigan la movilidad de mujeres en La Pintana, una comuna periférica de Santiago de Chile, utilizando tanto datos cuantitativos como cualitativos para comprender los patrones de desplazamiento, y resaltando las responsabilidades relacionadas con el cuidado y las tareas domésticas. Además, Díaz Núñez et al. (2022) exploran, mediante un enfoque metodológico cualitativo y a través de la percepción de las residentes, la problemática de movilidad de las mujeres que viven en la colonia Lomas del Centinela, situada en la periferia del municipio de Zapopan, en el Área Metropolitana de Guadalajara, Jalisco, México. Estos estudios ponen de manifiesto que la ubicación geográfica desempeña un papel crucial en las rutinas de movilidad diaria de las mujeres, y que las áreas periféricas presentan desafíos particulares en términos de accesibilidad y disponibilidad de servicios. Los análisis revelan que las mujeres que residen en estas zonas enfrentan desafíos significativos, particularmente en la movilidad cotidiana, que impactan en sus actividades laborales, acceso a oportunidades y desarrollo personal.

Por otra parte, existen también numerosos estudios sobre movilidad y género que ponderan el uso diferenciado del transporte público y de otros medios de movilidad. Entre ellos puede mencionarse el dossier "Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas" de Jirón y Zunino Singh (2017), que analiza prácticas de movilidad en países como México, Chile, Brasil, Colombia y Argentina. Dentro de este dossier, tres estudios exploran el papel de la bicicleta en la promoción del ciclismo urbano. Un estudio estadístico realizado en San Pablo por Lemos et al. (2017) muestra el impacto positivo de la infraestructura ciclista en el aumento del uso tanto por parte de hombres como de mujeres, aunque destaca las dificultades adicionales que enfrentan las mujeres debido a las estructuras de género. Por otro lado, un estudio cualitativo en México realizado por Díaz y Rojas (2017) identifica diversas barreras que limitan la participación de las mujeres en el ciclismo urbano. Finalmente, Bernal y Gallego (2017) hacen un análisis a partir de un programa cultural sobre patrimonio urbano, mujeres y memoria que se lleva a cabo en bicicleta en la ciudad de Bogotá.

En línea con este tema, el estudio de Wlasiuk et al. (2021), analiza el uso de la bicicleta en la ciudad de La Plata durante la pandemia de 2020, con el fin de proporcionar información relevante para la formulación de políticas públicas a futuro. Se evidencia un aumento del uso del automóvil particular, lo que podría generar congestión y problemas ambientales. No obstante, también se registra un incremento en el uso de modos no motorizados, como la bicicleta. Se subraya la importancia de planificar redes de transporte equitativas e integrales para abordar la distribución desigual del espacio urbano.

Con relación al uso que las mujeres hacen del transporte público, Villagrán (2017) investiga las experiencias de las mujeres en el metro de la Ciudad de México, señalando que la violencia, especialmente la sexual, afecta su movilidad y obstaculiza el acceso equitativo al transporte público. La autora manifiesta que la introducción de vagones exclusivos para mujeres ha sido una medida implementada para abordar este problema, aunque su efectividad y la necesidad de cambios más amplios en el sistema son temas de debate.

Además, se han llevado a cabo otros estudios sobre la seguridad de las mujeres en el transporte público. Por ejemplo, Ferniza-Quiroz y Soto-Canales (2021) examinan y representan examina y representa los patrones de ocupación de las mujeres en las unidades de transporte público de la zona Metropolitana de Monterrey, utilizando un enfoque socio espacial que diferencia los efectos de la violencia de género. Otro estudio relevante es el de Galiani y Jaitman (2016), donde se investiga la seguridad mediante una metodología que considera tanto a usuarias como no usuarias del transporte público en Asunción (Paraguay) y Lima (Perú). Se concluye que tanto la percepción como la situación de inseguridad de las mujeres en el transporte público, especialmente en Lima, se encuentran entre las más altas de América Latina.

Por otro lado, Ilárraz (2006) aborda las dificultades de movilidad que enfrentan las mujeres en su vida diaria, destacando cómo las deficiencias del transporte público contribuyen a la exclusión social de este grupo. Por su parte, Jaimurzina et al. (2017) subrayan la importancia del vínculo entre el transporte y el género para alcanzar objetivos de desarrollo sostenible enfatizando que, en la actualidad, en América Latina y el Caribe, los servicios de transporte público reproducen constantemente desigualdades socioeconómicas y de género. Finalmente, el Ministerio de Transporte de Colombia (2021), también ha abordado este tema con el objetivo de garantizar que el desarrollo de la movilidad y sus diferentes modos de transporte promuevan la

igualdad de oportunidades y reconozcan las diversas experiencias, vivencias y necesidades que existen en la sociedad.

Otra línea de investigación explorada dentro del ámbito de la movilidad y el género es aquella que se enfoca en analizar las experiencias cotidianas y el uso que las mujeres hacen del espacio público donde llevan a cabo sus actividades. En este contexto, el estudio realizado por Jirón (2009) examina cómo la movilidad diaria influye en la calidad de vida urbana, poniendo especial atención a las diferencias entre hombres y mujeres en tres barrios de Santiago de Chile. A través de un enfoque etnográfico, el estudio revela que las mujeres enfrentan desafíos adicionales debido a roles de género, preocupaciones de seguridad y desigualdades económicas, destacando que la posesión de recursos, como vehículos particulares, incide en la movilidad cotidiana. En última instancia, el estudio subraya la importancia de reconocer estas disparidades en el diseño y la gestión de sistemas urbanos y de transporte para promover ciudades más equitativas.

Por su parte, Avellaneda y Lazo (2011) reflexionan sobre la movilidad cotidiana y la exclusión social a partir de dos casos de estudio: el barrio de Juan Pablo II en Lima y el sector del Castillo en Santiago de Chile. De una forma similar, Díaz Núñez y Cireddu (2019) analizan los desplazamientos cotidianos de los residentes del barrio de Huentitán el Alto, en Guadalajara, México, tanto en la ciudad abierta tradicional como en los nuevos desarrollos cerrados; mientras que Martínez y Santibáñez (2015) buscan caracterizar la movilidad de las mujeres en Santiago de Chile a través de indicadores cuantitativos y herramientas cualitativas en tres escalas: metropolitana, barrial y local.

Gutiérrez y Reyes (2017) indagan en la movilidad cotidiana de mujeres en edad activa que residen en cuatro barrios del Partido de Moreno, ubicado en el oeste del Gran Buenos Aires. Las autoras ponen en relación los diferentes factores que hacen a las desigualdades socio-espaciales, vinculados con la distribución territorial de usos del suelo, infraestructuras y servicios urbanos y de transporte. El análisis de las prácticas de viaje permite identificar sesgos de género asociados a las múltiples actividades que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada bajo condiciones materiales que retroalimentan su vulnerabilidad. Por su parte, González-Alvo y Czytajlo (2022) analizan la movilidad cotidiana en el sistema metropolitano de Tucumán mediante el empleo de técnicas e instrumentos cuanti-cualitativos, tales como entrevistas, observación indirecta, encuestas y fotografías que les permiten

caracterizar las estructuras de transporte público e infraestructura y las prácticas de movilidad.

Finalmente, Flores-Juca et al. (2024) describen los patrones de movilidad de mujeres y hombres que residen en el primer anillo de desarrollo rural de Cuenca, Ecuador. Utilizando datos obtenidos a partir de encuestas, analizan destinos, medios de transporte, tiempos y otras variables relacionadas con los desplazamientos diarios. Se observa que todas las personas que habitan la zona se dirigen hacia el área urbana, pero que las mujeres que trabajan y realizan tareas de cuidado tienden a usar más el transporte público y a dedicar más tiempo a sus desplazamientos. Destacan, además, la importancia de los roles de género y el transporte público en la movilidad rural.

Los estudios enfocados en las experiencias diarias de movilidad ponen de manifiesto diferencias significativas entre hombres y mujeres, que se observan de forma consistente en distintas escalas geográficas y entre diferentes grupos socioeconómicos. Estas disparidades de acceso son evidentes debido a los roles de género presentes en la sociedad; las mujeres, que suelen estar más involucradas en las labores de cuidado y el mantenimiento del hogar, enfrentan mayores obstáculos en sus desplazamientos, lo que resulta en un mayor consumo de tiempo y recursos. La carencia de infraestructura y servicios urbanos adecuados agrava esta situación.

Otro campo de estudio importante dentro del análisis de la movilidad y el género se centra en las movilidades ligadas al cuidado, las cuales, aunque a veces reciben menos atención que otros temas previamente mencionados, son objeto de investigación por parte de algunas autoras. Este enfoque examina cómo las responsabilidades tradicionalmente atribuidas a las mujeres en materia de cuidado impactan en sus pautas de desplazamiento y en su acceso a las distintas oportunidades. Es el caso de Larracilla Razo (2021), quien analiza la movilidad diaria de mujeres en la comuna de San Pedro de la Paz, una ciudad dormitorio dispersa y con alta dependencia del auto en el sur de Chile; Zucchini (2015), focalizada en el área metropolitana de la ciudad de Madrid; y Villagrán (2022), quien explora cómo la movilidad, los cuidados y el género se relacionan a través del concepto de "paisajes del cuidado" en tres Centros de Transferencia Modal en la Ciudad de México.

Todos estos estudios resaltan la enorme importancia de las movilidades ligadas a las tareas de cuidado, ya que suelen distribuirse de manera desigual entre los miembros del hogar, siendo las mujeres las que mayormente asumen estas responsabilidades

(Villagrán, 2014; Tobío, 2012; Colectiu Punt 6, 2019). Esta perspectiva busca destacar la relevancia de las labores reproductivas con el fin de integrarlas en las políticas urbanas y en la planificación de las ciudades.

Por otro lado, aunque los estudios sobre movilidad y género no han puesto un énfasis central en este tema, varios de los trabajos mencionados previamente y otros adicionales (Junqueira et al., 2019; Villagrán, 2017; Díaz Núñez y Cireddu, 2019; Ferniza-Quiroz y Soto-Canales, 2021; Larracilla Razo, 2021; Martínez y Santibáñez, 2015; entre otros) incorporan la importancia de los imaginarios urbanos en los análisis de movilidad y género. Los imaginarios urbanos pueden influir de manera notable en cómo las personas interpretan, viven y deciden sus movimientos diarios dentro de la ciudad (Lindón, 2017). Los estudios que incorporan esta dimensión profundizan en las experiencias diarias de las mujeres, evaluando aspectos como la violencia, el miedo, la memoria, las barreras emocionales, entre otros. Asimismo, exploran cómo perciben las mujeres los lugares por donde se desplazan y realizan sus actividades cotidianas. La percepción de seguridad, que varía entre hombres y mujeres, juega un papel crucial en la movilidad urbana y en la capacidad de disfrutar plenamente del entorno de la ciudad en cualquier momento del día. Reconocer estas percepciones nos ayuda a entender cómo el miedo afecta la libertad y movilidad de las mujeres, así como en los trayectos y en el uso de ciertos espacios públicos. El temor puede disminuir el sentido de pertenencia y, por lo tanto, reducir la participación activa de las mujeres, lo que limita su derecho a la ciudad (Colectiu Punt 6, 2019).

Por último, en cuanto a los estudios locales sobre movilidad, se priorizan principalmente temas relacionados con el transporte público. Entre los estudios locales destacan los trabajos de García Schilardi (2013; 2014), quien examina la eficacia operativa del servicio de transporte colectivo en el Área Metropolitana de Mendoza, así como su impacto en los procesos de inclusión y exclusión social. Asimismo, Martínez et al. (2016) examinan la normativa actual sobre movilidad urbana en el Área Metropolitana de Mendoza, utilizando indicadores que se centran en tres aspectos que consideran fundamentales: la organización político-institucional, el sistema urbano y el esquema de financiamiento. Con otro enfoque, María José Navarrete (2013) analiza la movilidad urbana en el Área Metropolitana de Mendoza, analizando factores como el crecimiento de la ciudad, el aumento del uso de automóviles y el deterioro del transporte público. Aunque el género no constituye el eje central de la investigación, se considera esta perspectiva al estudiar los motivos de desplazamiento. Se observa que los hombres se movilizan principalmente por

trabajo, mientras que las mujeres lo hacen más por motivos vinculados a las responsabilidades del cuidado y las tareas domésticas. Desde otro enfoque, Yañez, L., (2019), se enfoca en examinar las trayectorias laborales intergeneracionales de familias que residan en áreas urbanas de Mendoza. Aunque no se aborda el género como una variable específica, las conclusiones revelan que, especialmente en las primeras generaciones, el empleo en las mujeres no es tan común y suele estar asociado a roles de apoyo al jefe de hogar y actividades domésticas. Por otro lado, en las generaciones posteriores, las mujeres logran establecer emprendimientos con mayor autonomía, aunque siempre condicionados por las responsabilidades del hogar y de la crianza de los hijos.

Como se ha destacado previamente en esta investigación, y en línea con lo planteado por Bernabeu et al. (2019), observamos una notable ausencia de trabajos locales que aborden la dimensión urbana con una perspectiva de género, así como el papel específico de la mujer en el uso y la apropiación del espacio urbano, vacancias que justifican la pertinencia de la propuesta de estudio que encaramos en esta investigación.

Todos estos estudios, especialmente aquellos que sistematizan criterios metodológicos, se presentan como herramientas valiosas para mejorar la movilidad de las mujeres en entornos urbanos. No solo proporcionan una comprensión detallada de los patrones de movilidad, sino que también proponen soluciones para abordar las desigualdades de género, fomentando la inclusión y la igualdad en la movilidad diaria y en el acceso al transporte público. Estos estudios desempeñan un papel crucial como herramientas para el Ordenamiento Territorial, permitiendo analizar, aplicar, evaluar y dar seguimiento a la integración de la perspectiva de género en los sistemas de movilidad y transporte. Al integrar la perspectiva de género en el diseño e implementación de políticas públicas, se busca promover la construcción de sistemas de movilidad más equitativos y justos.

1.2. Marco teórico

1.2.1. Ciudad y género

Nuestro estudio parte de la tradición crítica inaugurada por Henri Lefebvre (1969) y ubica al “derecho a la ciudad” como uno de los ejes centrales a la hora de abordar la problemática de la relación entre género y espacio urbano. Utilizaremos este concepto para referirnos al derecho que tiene todo habitante a construir, decidir y

crear la ciudad en la que desarrolla su vida cotidiana. En ese sentido, el derecho a la ciudad se entiende como posibilidad de reconstruir y recrear la ciudad en pos de lograr una igualdad real de derechos y oportunidades (Harvey, 2013).

Desde esta óptica, entendemos que la ciudad no es un mero reflejo secundario de procesos sociales previos sino una relación constitutiva de dichos procesos. Esto quiere decir que las prácticas sociales producen formas espaciales específicas y, a su vez, esas morfologías condicionan las propias prácticas de los agentes a lo largo de la trama urbana. Así, las ciudades en donde llevamos a cabo nuestras actividades cotidianas no sólo están colmadas de desigualdades sociales, sino que son ellas mismas reproductoras de esas desigualdades (Segura, 2014). En nuestro estudio y en línea con lo planteado por Segura (2015), se resalta la vivencia de residir en la periferia, donde se identifican expectativas, problemas y prácticas comunes asociadas a esta realidad. Sin embargo, aunque estas experiencias puedan parecer similares, no siempre se convierten en una vivencia compartida entre los residentes, ya que están influenciadas por las condiciones socioeconómicas individuales de cada habitante. Por otra parte, entre estas desigualdades se encuentran las desigualdades de género, vinculadas a su vez a cuestiones de clase, raza, sexualidad, generación.

En el contexto de nuestra investigación, profundizamos en los estudios del "urbanismo de género" como un instrumento clave a la hora de llevar a cabo la investigación propuesta, entendiendo que dicha herramienta sitúa la vida cotidiana de las mujeres en el centro de las decisiones urbanas (Colectiu Punt 6, 2019). El urbanismo de género surge como respuesta a la histórica falta de reconocimiento de las mujeres como sujetos de derecho en el ámbito urbano. A pesar de esta invisibilización, las mujeres han desempeñado un papel activo en la construcción y mejora de las ciudades, especialmente a través de movimientos sociales que demandan tierra, vivienda y servicios (Falú, 2014a).

A partir de la década de 1970, surgieron interrogantes sobre el acceso equitativo a la ciudad por parte de sus habitantes, lo que llevó a cuestionar la neutralidad del urbanismo. En ese contexto, se empezó a reconocer la importancia de considerar las experiencias específicas de las mujeres en la planificación urbana. Se comprendió que las políticas y prácticas urbanas no impactan de manera uniforme en todos los ciudadanos, sino que tienen efectos diferenciados según el género. Este reconocimiento condujo al desarrollo de la "perspectiva de género" en el urbanismo, la cual se centra en analizar cómo las decisiones urbanas pueden afectar de manera

diversa a hombres y mujeres, teniendo en cuenta sus roles, necesidades y vivencias en el espacio urbano (Colectiu Punt 6, 2019).

La reflexión histórica sobre estos temas ha sido fundamental para visibilizar las contribuciones de las mujeres en el desarrollo urbano. Estudios como los de Daphne Spain (1992/2000), Dolores Hayden (1981), Jane Jacobs (1967), han destacado el papel de las mujeres en la configuración de las ciudades. A pesar de los avances en los derechos de las mujeres, persisten desafíos en relación con su participación en espacios públicos y la prevención de la violencia de género en las ciudades. Por ello, es crucial integrar la agenda de derechos de las mujeres con la agenda urbana, abordando cuestiones como la seguridad ciudadana y la accesibilidad de los espacios públicos desde una perspectiva de género (Falú, 2014a y 2014b).

Abordar nuestras ciudades desde esta perspectiva “permite entender cómo el sexismo funciona en el espacio” (Kern, 2020, p. 25). Esta perspectiva busca visibilizar la importancia de las tareas reproductivas y de cuidados realizada mayoritariamente por mujeres, con el objetivo de incluirlas dentro de las políticas urbanas y de planeamiento de las ciudades. También, intenta dar voz a las mujeres, expertas en los cambios que mejorarán sus vidas (Kern, 2020).

Aunque en los últimos tiempos se ha observado un crecimiento en la producción teórica sobre el urbanismo con perspectiva de género, su aplicación práctica ha sido limitada. No obstante, el activismo de grupos de mujeres ha sido crucial para impulsar cambios en las ciudades, exigiendo mejoras en el espacio público, equipamientos, acceso a la vivienda y movilidad urbana. A pesar de los desafíos y altibajos en su desarrollo, el urbanismo con perspectiva de género continúa siendo una herramienta importante en la búsqueda de promover ciudades más inclusivas y equitativas para todas las personas (Colectiu Punt 6, 2019).

Para este enfoque resulta crucial una comprensión de la vida urbana que rompa con las concepciones estáticas de la segregación. Al hablar de ciudad nos referimos tanto al conjunto de estructuras materiales y morfologías estables en el espacio como a las prácticas y apropiaciones que los agentes hacen de la misma en su vida cotidiana (Segura, 2014)

Retomando lo dicho por Zaida Muxi (2018),

el reconocimiento de las diferentes maneras de utilizar el tiempo y el espacio que deriva de la división de los roles de género son datos que nos permitirán

trabajar políticas urbanas más inclusivas, que tiendan a la igualdad de oportunidades en el acceso al derecho a la ciudad. Así, mapear y medir recorridos, tareas, tiempos, razones y modos de movilidad es una primera acción de visibilización y reconocimiento de necesidades diferentes para llenar de sentido propuestas urbanas (s.p.).

1.2.2. Movilidad y género

Nuestro trabajo de investigación se enmarca en el paradigma de las movilidades que entiende que la movilidad cotidiana es una práctica social de desplazamiento que transcurre en el tiempo y en el espacio urbano (Sheller & Urry, 2006; Urry 2007; Cresswell, 2006; Jirón 2007). En concordancia con esta perspectiva, concebimos que el estudio de los desplazamientos diarios por sí solos es insuficiente para comprender la movilidad cotidiana en su totalidad (Villagrán, 2017; Urry, 2003; Lazo y Contreras, 2009; Creswell 2006). Siguiendo las ideas expresadas por Gutiérrez (2009), consideramos fundamental abordar la movilidad contemplando el antes, el durante y el después del desplazamiento, entendiendo además que la movilidad es una práctica utilizada para acceder a actividades, personas, bienes, servicios y otros fines específicos.

Por otra parte, y de acuerdo con Gutiérrez (2012), en la movilidad se destacan dos aspectos relevantes a tener en cuenta: en primer lugar, el hecho de que se trate de una práctica implica una repetición frecuente de conductas; y, en segundo lugar, al ser una práctica social, implica la definición de estándares, patrones y directrices que varían según el entorno en el que se llevan a cabo.

La movilidad desempeña un papel fundamental en el acceso de las personas a la ciudad, sus territorios y sus relaciones sociales. El desplazamiento se vuelve imprescindible para el desarrollo de actividades diarias, el trabajo y la interacción social (Lazo y Contreras, 2009). En ese sentido, tal como sostienen Cosacov et al. (2018), el aumento de la capacidad de movilidad amplía las posibilidades y facilita el acceso a diversas oportunidades. Además, es importante destacar, que la movilidad no es sólo un derecho en sí mismo, sino que también permite acceder a otros derechos (Ascher 2004, citado en Lulle y Di Virgilio, 2021). Es por esto que reconocemos que la movilidad constituye un valioso capital social que permite acceder a diferentes oportunidades (Le Breton, 2004).

Con el fin de atender a los objetivos de la presente investigación nos enfocamos en la movilidad construida en lo cotidiano. Siguiendo a Lindón (2017), esto implica situar

a los agentes sociales en el centro de la investigación considerando su accionar constante. A partir de esto y en línea con lo expone Segura y Chaves (2021), consideramos oportuno considerar los relatos de las personas como elemento clave a la hora de analizar y estudiar sus movilidades cotidianas. Este enfoque brinda una comprensión más profunda de cómo los sujetos perciben y dan sentido a los espacios, el tiempo, las actividades, entre otros aspectos. Además, nos permite comprender las emociones que surgen de estas prácticas y el significado que les atribuyen.

Las actividades cotidianas, que abarcan desde el trabajo y el consumo hasta las relaciones interpersonales y el ocio, se llevan a cabo tanto dentro como fuera del hogar, y son esenciales para la dinámica de la vida urbana. Resaltan la interacción entre las acciones individuales y las estructuras sociales, mientras que el espacio urbano desempeña un papel crucial como mediador entre individuos y la sociedad en su conjunto (Vaiou & Lykogianni, 2006). Discutir la vida cotidiana implica abordar la sociabilidad elemental de individuos, familias o grupos, manifestada en sus acciones inmediatas y actividades diarias, las cuales están integradas en estructuras sociales de larga data. Esta vida cotidiana es dinámica y ejerce una constante influencia en la vida de los habitantes urbanos, al igual que estos influyen en su desarrollo (Salazar-Cruz, 1999, citado en Jirón, 2009).

Asimismo, es importante tener en cuenta que la experiencia de la movilidad no es una práctica homogénea y uniforme, sino que está condicionada por diversos factores económicos, sociales, de género, así como la accesibilidad a los lugares de trabajo y a bienes y servicios, entre otros. Todos estos factores ejercen una influencia significativa en la vivencia de la movilidad cotidiana y en consecuencia condicionan la forma en la que se percibe y se desarrolla dicha práctica (Jirón, 2007; Cosacov et al., 2018, Segura y Chaves, 2021).

Además de los factores mencionados previamente, existen diversas barreras que determinan y condicionan las formas en que las personas ejecutan las prácticas de movilidad (Law, 1999; Kenyon et al 2002; Cass et al 2005; Tobío, 2012; Jirón y Mansilla 2013). Analizar estas barreras nos permite comprender cómo la experiencia de la movilidad se ve afectada por diversos obstáculos. Para el análisis de nuestro trabajo de investigación, nos basaremos en la clasificación propuesta por dichos autores en uno de sus trabajos. Estas barreras se dividen en las siguientes categorías: financieras, físicas, organizacionales, de habilidades y tecnológicas. Por barreras financieras se entiende todo lo referido al costo monetario que implica la

movilidad, las físicas hacen referencia a los aspectos o cualidades del espacio que se transitan (calles, veredas, paradas de colectivo, plazas, entre otros), las barreras organizacionales se relacionan con las múltiples tareas que hacen las personas (salud, educación, recreación, trabajo, cuidado, entre otras). Las dimensiones temporales abarcan la forma en la que el día, la noche, los horarios influyen en las decisiones de la movilidad cotidiana. Las barreras relacionadas con las habilidades, hacen referencia a la capacidad para desplazarse. Las barreras de tipo tecnológico tienen que ver con la posibilidad de usar la tecnología para facilitar los viajes o incluso reemplazar la necesidad de desplazamiento (Jirón y Mansilla, 2013).

Finalmente, usando de referencia a Jirón (2017) también consideramos en nuestro estudio a las barreras corporales y emocionales, para entender la forma en la que la inseguridad, la violencia, el acoso, entre otras sensaciones, condicionan la movilidad cotidiana. Es importante recordar que cada uno de estos obstáculos se ven alterados cuando se observa a través de condiciones socioculturales individuales o grupales.

Con el fin de sortear todas estas barreras, los agentes sociales emplean una variedad de tácticas y estrategias. Tal como expone Jirón (2009) estas tácticas y estrategias están conformadas por todas aquellas decisiones que los viajeros/as toman a la hora de definir sus desplazamientos. Dichas decisiones se basan en diversas variables, como la eficiencia, el confort, la seguridad, entre otras consideraciones relevantes.

Por otra parte, nuestro trabajo de investigación se apoya en la idea de que la movilidad cotidiana y los desplazamientos diarios de los y las habitantes tienen un efecto creador sobre el espacio urbano. Tal como sostienen Duhau y Giglia (2008), las prácticas cotidianas trazan diversos mapas dentro de las áreas donde los/las habitantes se desenvuelven y desarrollan sus actividades.

De este modo y recuperando la idea de Segura (2008), consideramos fundamental reconocer que las prácticas cotidianas no están localizadas en un lugar fijo o específico, sino que se espacializan en el entorno urbano. En línea con lo anterior y respaldados por diversos autores (Jirón e Imilan, 2018; Imilan, 2018; Lindón 2017), sostenemos que los sujetos que habitan las ciudades tienen la capacidad de dar forma y significado a los lugares que viven y transitan. Al interactuar con el entorno, estas personas impregnan cada lugar que atraviesan con sentido, sueños, miedos, valores y vivencias.

Por consiguiente, se entiende que los y las individuos se apropian de los distintos espacios vividos y son ellos quienes construyen activamente estos espacios a través

de la movilidad cotidiana. En consecuencia, resulta de vital importancia comprender la relevancia de la movilidad como factor clave en la construcción y transformación de los espacios urbanos, así como el papel activo de los sujetos en este proceso.

Por otra parte, las prácticas cotidianas tienen lugar en distintos escenarios urbanos. Estos escenarios son fragmentos dinámicos y heterogéneos de la vida cotidiana de la ciudad, donde se desarrollan las prácticas, los significados y los imaginarios urbanos. Estos espacios pueden variar en términos de duración y visibilidad y reúnen a personas conocidas y desconocidas que participan en prácticas individuales o colectivas. Aunque cada escenario es único, se repiten de manera similar en diferentes momentos y lugares (Lindón, 2017).

Otra de las consideraciones a tener en cuenta en nuestro trabajo de investigación es la estrecha relación entre los imaginarios urbanos y la movilidad cotidiana. Según lo planteado por Lindón (2017), entendemos que el imaginario urbano implica una construcción colectiva de representaciones simbólicas que surgen y se desarrollan en el contexto de la vida urbana. Estas representaciones abarcan imágenes, ideas, narrativas y estereotipos asociados a la vida en la ciudad, entre otros elementos. A través de ellos, se comunican y se establecen significados compartidos de las ciudades, sus características e identidad. Los imaginarios urbanos pueden tener un impacto significativo en la forma en la que las personas perciben, experimentan y toman decisiones en relación a su movilidad cotidiana. Por lo tanto, consideramos fundamental analizar los imaginarios urbanos, ya que nos permiten comprender la dinámica de la movilidad cotidiana.

Finalmente, entendemos que el estudio de la movilidad cotidiana nos ayuda a adentrarnos en la comprensión de otros aspectos sociales, entendiendo que la movilidad puede ser considerada como un reflejo de la sociedad en la que se desarrolla. Tal como sostiene Jirón (2007), al estudiar y comprender la movilidad, estamos tomando en cuenta las transformaciones sociales que se generan como resultado de ella, así como las nuevas formas de interacción social que se pueden establecer. En ese sentido, la movilidad cotidiana, se convierte en una ventana que nos brinda perspectivas más amplias sobre las dinámicas sociales y sus implicaciones en la vida cotidiana.

Tal como sostienen varios estudios, entendemos que la movilidad cotidiana de las mujeres es diferente a la de los varones y que no es posible asumir patrones de movilidad comunes y homogéneos para todos las y los individuos de una comunidad

determinada (Gutiérrez, 2019; Jirón, 2007; Lazo y Contreras, 2009). Diversas investigaciones abocadas a estudiar los comportamientos y experiencias de las mujeres en el espacio urbano reconocen una serie de factores que afectan tanto los patrones de movilidad de las mujeres como sus percepciones sobre el espacio y las estrategias que aplican a la hora de usarlo y transitarlo (Jirón, 2007).

La movilidad y los desplazamientos de las mujeres no sólo se componen de geografías concretas sino también de percepciones, representaciones e imaginarios individuales y colectivos (Silva, 2000). Es por esto que las marcas urbanas de la desigualdad de género se manifiestan como patrones diferenciales de movilización que involucran recorridos compuestos atravesados por fronteras materiales y simbólicas que impactan sobre la experiencia cotidiana de las mujeres en la ciudad (Colectiu Punt 6, 2019; Jirón, 2007; Silva, 2000; Falú, 2014b).

Los modelos de ciudades en los que habitamos han sido desarrollados a partir de la división sexual del trabajo, dividiendo el espacio en dos esferas: la esfera pública o productiva, y la esfera privada o reproductiva. La primera engloba las labores remuneradas y ha sido tradicionalmente asociada a los hombres, mientras que la segunda, abarca las tareas no remuneradas relacionadas con el cuidado del hogar y la familia y está vinculada principalmente a las mujeres (Colectiu Punt 6, 2019; Tobío, 2012; Gutiérrez, 2009).

Por “tareas del cuidado” entendemos todo aquel trabajo, normalmente no remunerado, que abarca el cuidado de menores, adultos dependientes y las diversas tareas relacionadas al mantenimiento del hogar. Es decir, son actividades vinculadas a la esfera reproductiva mencionada previamente e incluye la gestión de la vivienda (alquiler, equipamiento, limpieza, etc.), las tareas relacionadas a la alimentación (compras, preparación de alimentos, lavado de platos, etc.), en tercer lugar, las tareas relacionadas a la vestimenta (adquisición, lavado, planchado, etc.), y finalmente las responsabilidades ligadas al cuidado (atención a niños y niñas, adultos mayores, personas enfermas, etc.) (Sánchez de Madariaga, 2009; Colectiu Punt 6, 2019). Estas actividades tienen una gran importancia debido a que su distribución suele ser inequitativa entre los miembros del hogar, siendo las mujeres en la mayoría de los casos quienes se ocupan de las tareas domésticas y del cuidado (Jirón, 2007; Junqueira et al., 2019; Villagrán, 2014; Tobío, 2012; Colectiu Punt 6, 2019).

Las estadísticas actuales tienden a desglosar los desplazamientos en diversas categorías según sus motivaciones, lo que lleva a subestimar la importancia y

complejidad de estos viajes, sin captar su verdadera naturaleza en su totalidad (Sánchez de Madariaga, 2009). Es por esta razón que, siguiendo la perspectiva de Paola Jirón (2007), consideramos crucial analizar las movilidades asociadas a las tareas de cuidado como prácticas de suma relevancia. Es esencial comprender cómo se realizan estas movilidades y cómo se entrelazan con otras actividades, ya que tienen un impacto significativo en la movilidad urbana de quienes las llevan a cabo.

En el marco de nuestro trabajo de investigación, resulta de vital importancia considerar que numerosas tareas de cuidado que realizan las mujeres en el distrito de Vertientes del Pedemonte, Luján de Cuyo, Mendoza, tienen lugar en el espacio público (compras, traslado de niños y niñas a la escuela, realización de trámites, entre otras). Sin embargo, a pesar de esto, los entornos urbanos se conciben principalmente en base a exigencias productivas, pasando por alto aquellas que se vinculan con la esfera reproductiva (Cedeño y Delgado, 2017; Colectiu Punt 6, 2019).

A partir de lo expuesto, resulta posible afirmar que las mujeres a la hora de movilizarse por la ciudad no tienen un comportamiento homogéneo ya que existen algunas variaciones por razones de edad, nivel socioeconómico, entre otros factores. Sin embargo, es posible identificar características comunes que reflejan los tipos de desplazamientos, motivos, distancias y modalidades de la movilidad cotidiana (Junqueira et al., 2019). Estas movilidades se caracterizan por ser diversificadas, con itinerarios y recorridos variados y múltiples motivos vinculados a las tareas del cuidado y del hogar (Lazo y Contreras, 2009; Molina, 2006).

Otro de los aspectos fundamentales a tener cuenta es la incorporación de las mujeres al mercado laboral, ya que representa uno de los factores de mayor incidencia en los cambios que ha sufrido la dinámica de movilidad de este colectivo, teniendo una real implicancia en la forma en la que llevan a cabo sus rutinas y actividades en el espacio urbano (Lazo y Contreras, 2009; Giglio, 2019).

Otra de las cuestiones a tener en cuenta en la movilidad de las mujeres es que los viajes que realizan suelen conllevar un mayor gasto de tiempo y recursos en comparación con los de los hombres. En este contexto, es esencial tener en cuenta que las mujeres a menudo realizan viajes llevando consigo a sus hijos o cargadas con provisiones para el hogar (Villagrán, 2017).

Por lo expuesto, en comparación con los hombres, las mujeres realizan más viajes por una multiplicidad de motivos, lo que resulta en desplazamientos de forma poligonal en contraste con los desplazamientos lineales de los hombres. Esto se debe

a la manera en la que entrelazan sus distintas actividades a lo largo de la rutina. Aunque los viajes de las mujeres sean en algunos casos más cortos que los de los hombres, acumulan una mayor distancia total recorrida al finalizar el día, y el desgaste por dichos traslados suele ser mucho mayor, más tiempo viajando, en peores condiciones, etc., así como la pérdida de tiempo para realizar otras actividades vinculadas al disfrute por ejemplo (Lazo y Contreras, 2009; Villagrán, 2018; Colectiu Punt 6, 2019; Junqueira et al., 2019).

Por otra parte, el miedo, la inseguridad y la violencia tienen impactos diferentes para hombres y mujeres siendo factores determinantes que influyen en la manera en la que las personas se movilizan y se vinculan con el espacio urbano (Junqueira et al., 2019; Villagrán, 2017; 2018; Gutiérrez y Pereyra, 2019; Ortiz Escalante, 2018; Colectiu Punt 6, 2019).

Mientras que las agresiones que afectan predominantemente a los hombres carecen de connotaciones sexuales, las violencias sufridas por las mujeres suelen tener un componente sexual. Además, es importante tener en cuenta que la percepción del miedo ha aumentado en mayor medida que el incremento real de los hechos delictivos, impactando de manera significativa a las mujeres, cuya sensación de riesgo cotidiano supera la de los hombres (Falú, 2014a). Esta sensación de miedo muchas veces es generada por violencias simbólicas producidas y reproducidas en el espacio urbano (Junqueira et al., 2019). Tal como sostiene Villagrán (2017), el miedo como emoción da lugar a interacciones que moldean rutinas espacio-temporales arraigadas incluso en comportamientos sutiles como mantenerse “alerta”. Esto se convierte en un hábito, un estado emocional y un estilo corporal que altera la relación con la ciudad, los demás y consigo mismas.

Finalmente, varios autores respaldan la idea de que el miedo y la inseguridad modifica, condiciona y limita la forma en la que las mujeres se movilizan por la ciudad, transformando itinerarios, evitando ciertos horarios y/o recorridos, limitando sus movimientos y, con ello, su derecho al uso de la ciudad (Tonkiss, 2005; Ortiz Escalante, 2018; Villagrán, 2017; 2018; Gutiérrez y Pereyra, 2019, Colectiu Punt 6, 2019; Falú, 2014a).

1.3. Metodología

Nuestra investigación se apoya en un principio básico que nos ayuda a comprender la movilidad de las mujeres y sus implicancias en la calidad de vida urbana. Este

principio tiene que ver con entender a las mujeres de los territorios como expertas clave para evaluar y observar el espacio público por el que ellas mismas transitan y en el que desarrollan a diario las distintas actividades (Falú, 2014b). La perspectiva de las propias actoras es fundamental para comprender las desigualdades de género en el espacio, este tipo de abordaje procura ser un insumo para proponer soluciones que apunten a mejorar las condiciones de las mujeres a la hora de desplazarse en la ciudad.

En concordancia con los objetivos establecidos, recurrimos a una metodología mixta que combinó técnicas cuantitativas y cualitativas para abordar de manera integral las prácticas de la movilidad de las mujeres en el Distrito Vertientes del Pedemonte, Luján de Cuyo, Mendoza. Las técnicas de recolección de datos utilizadas en la investigación abarcaron herramientas documentales, conversacionales y observacionales, incorporando entrevistas semiestructuradas, encuestas, observación directa e indirecta, notas de campo, fotografías y fuentes de información secundaria.

Por otra parte, la elección del área de estudio de esta investigación se vincula con una de las transformaciones más significativas experimentadas por el Área Metropolitana de Mendoza: la acelerada expansión de su mancha urbana. Este fenómeno se ha manifestado de manera notable en la región del piedemonte mendocino, abarcando los departamentos de Las Heras, Ciudad de Mendoza, Godoy Cruz y Luján de Cuyo. Estas áreas se caracterizan por una alta vulnerabilidad, tanto natural como antrópica debido a las condiciones que allí prevalecen. En consecuencia, este tipo de fenómenos propician el desarrollo de un tejido urbano disperso, fragmentado y carente de una regulación clara.

Además de las notables transformaciones experimentadas en estas áreas en las últimas décadas, la elección de enfocarnos en una zona periférica de la provincia de Mendoza se justifica por las dinámicas particulares que la vida en estos territorios imprime en la movilidad cotidiana de sus habitantes en general y de las mujeres en particular. De acuerdo con diversos estudios en la materia, residir en la periferia intensifica las desigualdades en la movilidad de las mujeres (Gutiérrez, 2008; Segura, 2015; Gutiérrez y Pereyra, 2019;).

En ese sentido, optamos por estudiar la movilidad de las mujeres que habitan el distrito Vertientes del Pedemonte, ubicado al noroeste del departamento de Luján de Cuyo. Este distrito, de reciente creación y en constante disputa, ha experimentado

una urbanización exponencial en los últimos años, donde las dinámicas de expansión se desarrollan sin una regulación eficaz, generando problemáticas ambientales en aumento y una mayor fragmentación socioespacial (Dalla Torre y Ghilardi, 2019).

En este estudio, nos enfocamos en la zona urbanizada más densamente poblada, que concentra la mayor parte de la población y la actividad social y comercial predominante en la región. Esta relevancia se refleja en el Plan de Ordenamiento Territorial de Cuyo, donde esta área se considera como un elemento central. El Plan incluye un esquema preliminar de adecuación integrada y organización vial específicamente para esta zona (Figura 1), que es la misma área que abordamos en nuestra investigación para su análisis y evaluación.

Figura 1: Esquema preliminar de adecuación integrada y organización vial.



Fuente: Plan municipal de Ordenamiento Territorial, 2019.

El esquema propuesto incluye mejoras como el asfaltado de calles principales para la circulación vehicular y el transporte público, así como mejoras en calles secundarias, la apertura de nuevas vías para facilitar el desplazamiento de los/las

residentes y la creación de ciclovías. Además, contempla la implementación de un circuito comercial peatonal en el actual camino de la Unión. Se planifican también parques naturales en áreas periféricas para recreación y conservación ambiental, junto con la inclusión estratégica de puntos de encuentro saludables en todo el distrito. Finalmente, se propone la extensión del colector Blanco Encalada hasta el límite con Godoy Cruz.

En una primera instancia de la investigación iniciada en enero del 2021, se hizo una revisión y análisis exhaustivo de los estudios, investigaciones y desarrollos más relevantes vinculados al tema de investigación, con el objetivo de identificar y comprender el estado actual del conocimiento sobre el tema en particular. Inicialmente, exploramos antecedentes en estudios urbanos y movilidad urbana, para luego centrarnos de manera específica en trabajos que abordan la intersección entre ciudad, género y movilidad. En esta conceptualización, se exploró la relación entre género y espacio urbano, destacando la evolución de la participación de las mujeres en entornos urbanos, su acceso al espacio público y la persistente disparidad en términos de igualdad de oportunidades.

A partir de ello, definimos la dirección y el propósito de nuestro trabajo de investigación, dando lugar al desarrollo del marco teórico donde establecimos las líneas teóricas principales, los conceptos claves y los enfoques que sustentan esta tesis. Posteriormente, llevamos a cabo un rastreo y análisis de documentos públicos relacionados con el Ordenamiento Territorial a nivel nacional, provincial y municipal. Esto incluyó la revisión de Ley N°8051 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo (2009); el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial de Mendoza (2017); el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Luján de Cuyo [PMOT] (2018); Pautas de Manejo y Disposiciones específicas para la planificación integrada y sostenible de la Precordillera y Piedemonte del Área Metropolitana de Mendoza, Ley N° 9414 (2022); Expropiación de terrenos para conservación del sistema ecológico, Ley N° 5804 (1991); y la Preservación del Medio Ambiente, Ley N° 5961 (1992). Además, además de los documentos públicos vinculados al Ordenamiento territorial, se identificó y analizó en profundidad gran parte de la bibliografía especializada existente sobre la temática en Mendoza, lo cual permitió conocer en profundidad el área de estudio, así como los desarrollos académicos existentes sobre la misma y, a partir de ello, justificar la relevancia y el aporte de la presente investigación.

En una segunda etapa, durante los meses de julio y agosto de 2021, se llevó a cabo una serie de encuestas bajo modalidad virtual, como parte de un proyecto de

investigación, bajo la dirección de la Dra. Romina Sales (Ver Anexo 1). El propósito de estas encuestas fue conocer la percepción de los y las vecinas sobre el territorio de Vertientes del Pedemonte para recopilar información destinada a contribuir a las políticas públicas de Ordenamiento Territorial ambiental. El reclutamiento de las personas encuestadas se hizo a través de la técnica de bola de nieve y fueron realizadas de manera virtual a través de una plataforma online asegurando la confidencialidad de los/las encuestados/as. La selección de los/las participantes se llevó a cabo mediante un método de muestreo no probabilístico. Para asegurar un análisis preciso de los datos, se restringió la muestra únicamente a aquellos que habían respondido preguntas sobre movilidad. Esta estrategia resultó en una población objetivo de 193 individuos, conformada por 74 hombres y 119 mujeres. De esta manera, se buscó obtener un conocimiento detallado de las características físicas, ambientales y sociales del área, así como información específica sobre los residentes que habitan la zona. Asimismo, es importante recalcar que la decisión de entrevistar tanto a hombres como a mujeres nos permitió comparar los datos obtenidos.

Inicialmente, se recopilaron datos generales como edad, género, nivel educativo máximo alcanzado, ocupación y ubicación de residencia. Posteriormente, se exploraron aspectos relacionados al entorno y a la movilidad cotidiana. En este tópico, se incorporaron preguntas vinculadas con la movilidad, abordando aspectos importantes tales como las actividades diarias que motivaban los desplazamientos, los medios de transporte utilizados, la frecuencia y el tiempo diario dedicado a los traslados. Finalmente, se abordaron temas referidos a los riesgos socioambientales existentes en el área de estudio.

En paralelo, desde Julio del 2022 a octubre del mismo año, se realizaron entrevistas semiestructuradas a mujeres residentes del área de estudio para profundizar en sus experiencias cotidianas (Ver Anexo 2). La decisión de aplicar esta técnica metodológica radicó en la posibilidad que brinda la entrevista cualitativa individual de conocer en profundidad la perspectiva de las informantes, construyendo información más detallada acerca de las mismas, en comparación con la técnica de la encuesta. Dentro de los objetivos a lograr con esta herramienta se encuentran conocer qué actividades realizan diariamente las mujeres que habitan en Vertientes del Pedemonte, cómo las significan, dónde se desplazan, cuándo, cómo y con quiénes, qué uso hacen de los espacios y cuáles son las experiencias emocionales que vivencian en sus trayectos diarios.

La selección de las entrevistadas abarcó diferentes edades y niveles socioeconómicos, buscando reflejar la heterogeneidad y diversidad característica del área de estudio. El reclutamiento de las participantes se realizó mediante la técnica de la bola de nieve y en todos los casos se garantizó la confidencialidad de los datos y el consentimiento previo para grabar las entrevistas. Se entrevistó a un total de 8 mujeres residentes del área de estudio, realizando 4 entrevistas de forma presencial en sus hogares y las otras 4 restantes de manera virtual, dadas las dificultades para acordar un lugar y momento propicios para realizar el encuentro de forma presencial.

Durante las entrevistas, se adoptó un enfoque que permitió que la narrativa se desarrollara a través del relato de las entrevistadas, manteniendo un diálogo flexible mientras se seguía una guía de entrevista flexible, elaborada con antelación (puede consultarse en el Anexo al final del documento). Antes de comenzar con los diversos ejes temáticos de la guía, se recopiló información básica y general sobre la entrevistada, como su edad, ocupación, lugar de residencia, miembros de su familia y medios de transporte disponibles. Posteriormente, se avanzó a través de la guía, la cual constaba de cinco bloques temáticos:

- Experiencia residencial: se consultó sobre la duración de la residencia en el área de estudio y los motivos que llevaron a la elección de ese lugar como hogar.
- Prácticas cotidianas: se exploraron las rutinas diarias, actividades cotidianas y medios de transporte utilizados tanto dentro como fuera del área de estudio.
- Percepciones del lugar: se buscó comprender la vivencia del entorno, incluyendo opiniones sobre la infraestructura urbana, preferencias en relación con el ambiente circundante, así como aspectos positivos y negativos que perciben en su lugar de residencia.
- Sensaciones y experiencias a la hora de movilizarse: se exploraron las emociones que experimentan en sus movilizaciones cotidianas y las barreras que pueden encontrar al desarrollarlas.
- Proyecciones futuras: se consultó sobre la visión a largo plazo del distrito, incluyendo las expectativas y deseos de cambio o mejoras a futuro.

Una vez realizadas las entrevistas se procedió a su desgrabación textual. Además, durante cada sesión, se tomaron notas de campo que facilitaron la recopilación de observaciones específicas sobre los temas de interés.

Podemos afirmar que estas entrevistas constituyeron el punto central del estudio dado que nos permitieron explorar en profundidad las experiencias, percepciones y opiniones de las participantes, lo que enriqueció la comprensión del contexto social, cultural y emocional en el que se desarrollan las movilidades cotidianas de las mujeres que habitan el área de estudio.

El análisis de los datos de las entrevistas se llevaron a cabo mediante un enfoque de codificación global y abierta. Este enfoque se seleccionó con el propósito de explorar de manera amplia y sin restricciones las narrativas de las participantes, permitiendo la identificación de patrones, temas y conceptos esenciales para la comprensión y el análisis de los datos recopilados. Para organizar y clasificar la información emergente, se establecieron seis categorías estructuradoras para la posterior conceptualización de las experiencias de vida de las mujeres entrevistadas en relación con los temas vinculados a nuestra investigación. Estas categorías incluyeron aspectos como la experiencia residencial, prácticas cotidianas, interacciones/relaciones, valorización del equipamiento y del lugar, sensaciones y experiencias cotidianas/barreras, así como proyecciones futuras.

En el proceso de análisis, cada entrevista fue sintetizada considerando no solo el perfil de la entrevistada y los datos generales, sino también las ideas y temáticas específicas que fueron indagadas en relación con nuestros objetivos de investigación. Esta síntesis proporcionó una visión integrada y detallada de las experiencias individuales, permitiendo una comprensión más profunda de los aspectos explorados en el marco de nuestra investigación.

Por otro lado, en julio de 2023 llevamos a cabo una serie de encuestas para la elaboración de la ponencia titulada "Fronteras y movilidad de mujeres en el piedemonte del Área Metropolitana de Mendoza" (Ver Anexo 3). Esta investigación fue realizada en colaboración con la Dra. Romina Sales y la Dra. Julieta Dalla Torre. El propósito de estas encuestas fue entender los patrones de movilidad de las mujeres en el AMM, especialmente en el distrito de Vertientes del Pedemonte en Luján de Cuyo. Se exploraron motivos de desplazamiento, dificultades encontradas, medios utilizados, estrategias empleadas, percepciones, sentimientos, entre otros aspectos.

La muestra fue no probabilística y se implementó con un método de muestreo por bola de nieve, alcanzando a 24 informantes que voluntariamente contestaron el formulario, garantizando su anonimato. Las encuestas se aplicaron de manera virtual mediante un formulario de Google Forms. Todas las participantes fueron mujeres

que, en su mayoría, llevaban más de 5 años residiendo en Vertientes del Pedemonte, distribuidas en 14 de los 38 barrios distintos que conforman la zona de estudio.

Inicialmente, se recabaron datos generales, como la edad, el nivel educativo máximo alcanzado, la ocupación, la presencia de hijos/as o personas a cargo, la ubicación de residencia, la cantidad de años de residencia en el distrito y los motivos de elección de la misma. Posteriormente, se abordaron temas relacionados con los espacios públicos del distrito, evaluando su utilización y calificación. Asimismo, se exploró la relación con los vecinos/as y los motivos que llevan a establecer vínculos. Se indagó sobre los cambios percibidos en la zona, los medios de transporte utilizados y los motivos de desplazamiento cotidiano, las condiciones y dificultades asociadas a la movilidad en Vertientes del Pedemonte, así como los sentimientos asociados a desplazarse por la zona. Además, se consultó sobre acciones consideradas necesarias para mejorar la calidad de vida en la zona y la descripción del distrito en algunas palabras. Finalmente, se consultó acerca del medio de transporte más utilizado para desplazarse fuera del distrito y los motivos que impulsan esos desplazamientos.

Las encuestas en su conjunto permitieron acceder a un estado de situación de la movilidad de las mujeres en Vertientes del Pedemonte a partir de datos cuantitativos tales como medios de transporte utilizados, frecuencias de uso, motivos de desplazamientos, tiempos dedicados a la movilidad diaria, entre otros aspectos. Además, proporcionaron una visión general de datos cualitativos en relación a la utilización de los espacios públicos, su evaluación y las diversas dificultades que enfrentan diariamente las residentes del distrito en sus movilizaciones cotidianas dentro y fuera del mismo.

A partir de esto, se llevó a cabo un análisis detallado que permitió identificar patrones y disparidades significativas proporcionando una visión inicial de las variaciones en los patrones de movilidad entre hombres y mujeres en el Distrito Vertientes del Pedemonte. Toda esta información construida a partir del trabajo de campo realizado resultó ser sumamente valiosa ya que no se contaba con información referida a la movilidad de las mujeres en este distrito del AMM. Constituye además el puntapié inicial a seguir profundizando en futuras indagaciones.

Por otra parte, se llevaron a cabo salidas de campo en distintos momentos del día y de la semana, con el objetivo de obtener una comprensión más profunda de las dinámicas y el funcionamiento del área de estudio. Estos recorridos se planificaron y

ejecutaron a lo largo de todo el proceso de la tesis, desde su inicio hasta su conclusión, con el propósito de obtener una visión completa y detallada de la dinámica del lugar. Durante la mayoría de estos recorridos, se optó por el desplazamiento en auto para maximizar la cobertura geográfica del distrito. Se realizaron paradas estratégicas en puntos específicos para examinar con mayor detalle el entorno urbano, prestando especial atención a las características esenciales del distrito, al equipamiento urbano disponible, a los servicios urbanos presentes y ausentes. En ese sentido, se relevó el estado de las veredas, las calles, los accesos, los lotes baldíos, los comercios, entre otros aspectos que pudieran afectar la movilidad de las mujeres que transitan y habitan diariamente en la zona.

Asimismo, para enriquecer la indagación hecha en campo, se tomó una serie de fotografías que sirvieron como registro visual de las condiciones observadas en el distrito. Además, se llevaron a cabo detalladas notas de campo para registrar de manera sistemática las observaciones realizadas durante cada salida. Esta herramienta contribuyó a la comprensión integral del contexto y a la validación de las experiencias recopiladas a través de las entrevistas.

Finalmente, se realizó la integración de todos los datos y la información obtenida a lo largo del trabajo de investigación en pos de cumplir con los objetivos propuestos.

Asimismo, se llevó a cabo un análisis del transporte público que presta servicio en la zona, basado en la correlación de datos obtenidos durante las salidas de campo, entrevistas y encuestas, así como en la información disponible en la página oficial de Mendotran (<https://mendotran.mendoza.gov.ar>). Este análisis abordó diversos aspectos, incluyendo la cantidad de colectivos que ingresan al área de estudio, los servicios que proporcionan, las frecuencias de los mismos, y la evaluación de la calidad y cantidad de las paradas de autobús en el distrito.

Además, se exploró la señalización y la información disponible para los usuarios, con el propósito de evaluar la utilidad y accesibilidad de los servicios de transporte público. Posteriormente, se procedió a realizar un análisis detallado de la red vial y peatonal del distrito, utilizando la información recopilada durante las observaciones de campo, así como los datos provenientes de entrevistas y encuestas. Este enfoque integral permitió obtener una comprensión completa de la infraestructura de transporte en el Distrito Vertientes del Pedemonte, abordando tanto la eficiencia y la disponibilidad del transporte público como la calidad de la infraestructura vial y peatonal en la zona.

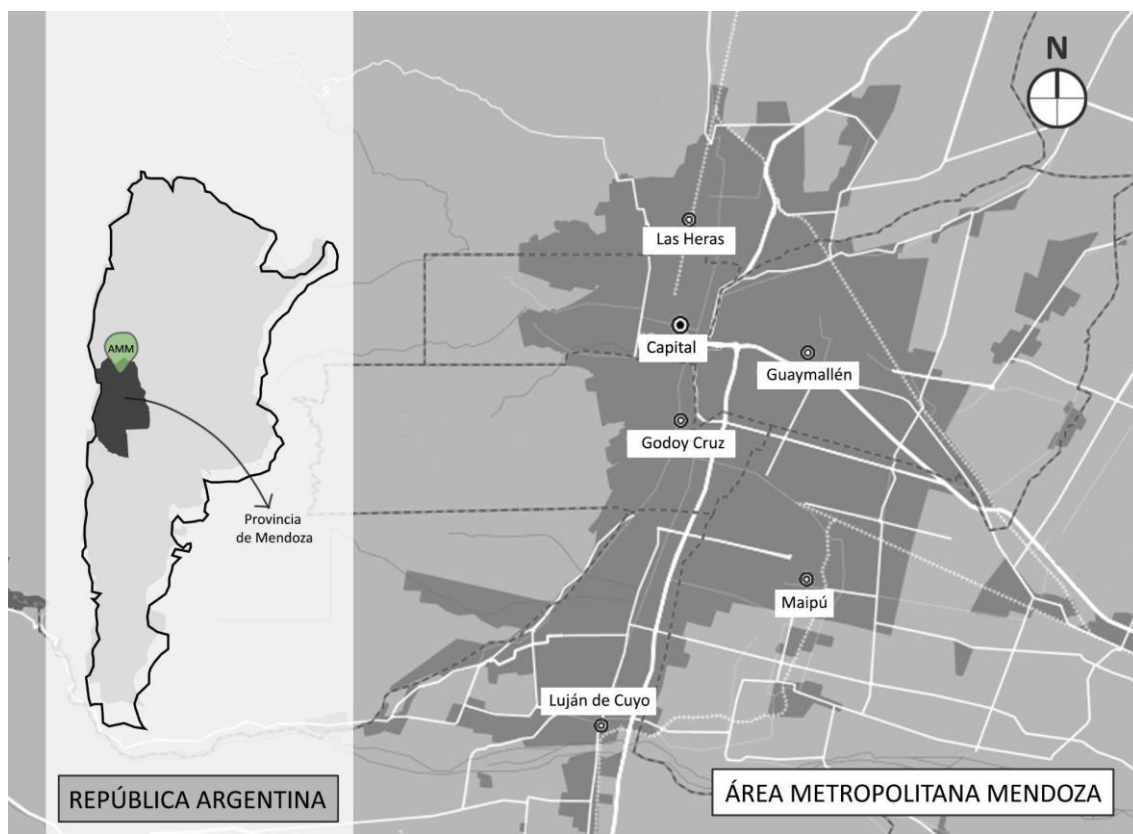
2. VIVIR EN LA PERIFERIA: EL CASO DE VERTIENTES DEL PEDEMONTE

2.1. La expansión dispersa del Área Metropolitana de Mendoza

La provincia de Mendoza está ubicada en el centro oeste de la República Argentina, al pie de la Cordillera de Los Andes. El Área Metropolitana de Mendoza (AMM) ubicada sobre el oasis norte del territorio de la provincia, emerge como una ciudad intermedia¹, albergando una población estimada de 1.191.649 habitantes (DEIE, 2020). Esta área constituye la cuarta aglomeración urbana más grande de Argentina en términos de cantidad de habitantes y se extiende sobre una superficie de 148.827 Km², conformada por seis municipios diferentes: los departamentos de Capital y Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Luján de Cuyo y Maipú (Figura 2).

¹ Entendemos a Mendoza como una ciudad intermedia, siguiendo la perspectiva de Ballet y Llop Torné (2004), quienes destacan que estas ciudades no solo se definen por su tamaño demográfico o dimensiones específicas, sino principalmente por las funciones que desempeñan. En este sentido, Mendoza desempeña un papel crucial como mediadora en los flujos entre territorios rurales y urbanos dentro de su área de influencia. Esta función es fundamental en la provincia de Mendoza, donde la ciudad actúa como centro de bienes y servicios, núcleo de interacción social y cultural, y punto de conexión en las redes de infraestructura nacional.

Figura 2: Ubicación de la Provincia de Mendoza y del Área Metropolitana de Mendoza (AMM)



Fuente. Elaboración propia a partir de mapa proporcionado por: <http://www.bahra.gob.ar/> (Base de asentamientos humanos de la República Argentina).

Desde finales de la década del 70' el AMM presenta un patrón de crecimiento urbano acelerado que produce dinámicas de dispersión y fragmentación socio-territorial (D'Inca y Berón, 2013; Oliver-Pujol y Bisbal-Grandal, 2019). Este crecimiento descontrolado no se ha detenido en las últimas décadas pese a los instrumentos de

planificación que buscan contrarrestarlo; un informe de CIPPEC (2019) reveló que, entre 2006 y 2016, la mancha urbana del AMM se expandió al doble de lo que lo hizo su población, lo que la convierte en una de las ciudades argentinas con mayor desproporción entre crecimiento urbano y comportamiento demográfico.

Dicha expansión vertiginosa se explica, principalmente, por la disposición de suelo urbano destinado a usos residenciales. Durante el periodo 1970-1990, como consecuencia de la crisis vitivinícola provincial por la sobreproducción de vinos de baja calidad, la industria se vio obligada a reconfigurar sus inversiones y apuntalar su producción al paradigma del vino de alta calidad (Manzini, 2017). Dicha reconversión dejó con escasa rentabilidad a muchas tierras agrícolas, lo que determinó que gran parte de las mismas fueran fraccionadas y vendidas a bajo precio para la instalación de proyectos inmobiliarios orientados a sectores de altos ingresos. Así, el mayor impacto que ha sufrido el AMM es la transformación de su periurbano, que en las últimas décadas pasó de ostentar un paisaje marcadamente productivo a uno de tipo residencial-recreativo (Bernabeu y Martín, 2019).

La construcción de urbanizaciones cerradas experimentó un marcado auge a partir de la década del 90', apoyada por su difusión en otras ciudades de la región. Luego de la crisis del 2001, en un contexto de mayor demanda de seguridad por el resquebrajamiento social que produjeron las políticas neoliberales implementadas a finales del siglo XX, el proceso de suburbanización de los sectores medios y altos se consolidó, convirtiendo a Mendoza una de las provincias más propensas a la instalación de esta modalidad urbanística en el país (Molina, 2013).

A pesar de que estos proyectos se ramifican hacia distintas localizaciones de los bordes urbanos, predomina el asentamiento de esta tipología sobre el eje sur-este del área metropolitana, en los departamentos de Luján de Cuyo y Maipú, municipios en donde existía mayor cantidad de parcelas agrícolas de baja rentabilidad y con fácil acceso a las principales vías de circulación vehicular (Oliver-Pujol y Bisbal-Grandal, 2019).

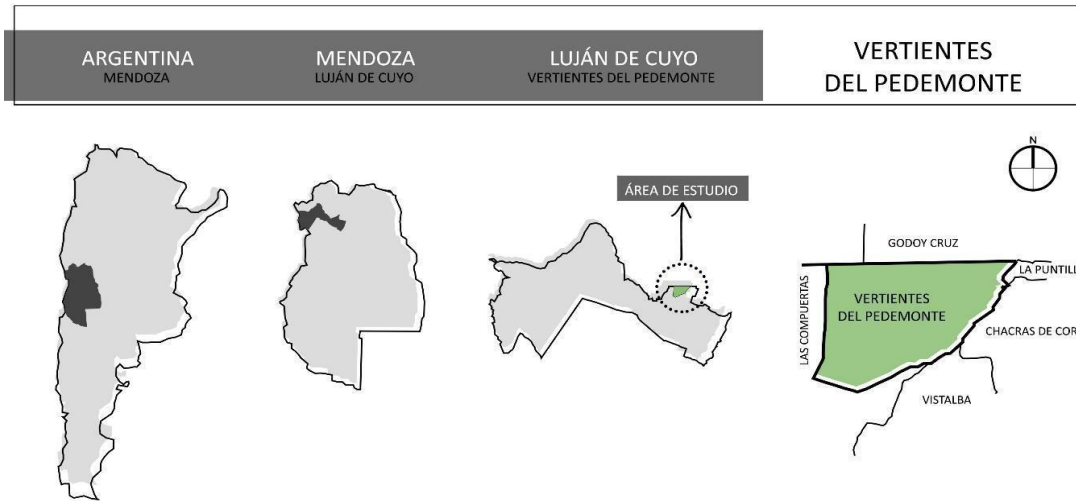
En la otra cara, estas áreas también aparecen modificadas por el desplazamiento del hábitat informal hacia las periferias urbanas. De acuerdo con Marsonet et al (2011), las distintas formas de precariedad habitacional son expulsadas de las zonas centrales lo que las obliga a situarse sobre los bordes urbanos, en contigüidad con otros asentamientos existentes, sobre tierras fiscales en la zona del piedemonte o en terrenos con cercanía a basurales y cursos de agua que pueden resultar fuentes de

trabajo o aprovisionamiento. De esta manera, la periferia del AMM muestra en la actualidad profundas transformaciones territoriales relacionadas con la expansión urbana. Se observa una acelerada expansión hacia el oeste, abarcando el piedemonte del AMM. Esta área se caracteriza por tierras secas no irrigadas que presentan ambientes frágiles debido a pendientes pronunciadas, lluvias estivales intensas y concentradas, escasez y degradación de la vegetación, suelos no consolidados y procesos de erosión acelerados, principalmente por la acción del agua (Abraham et al., 2005). Estos territorios se distinguen por la diversidad de usos, conflictos y presiones que lo caracterizan. El piedemonte del AMM forma parte de una región ambiental de transición que conecta la precordillera con las llanuras hacia el este constituyendo una auténtica zona de intersección, donde se entrelazan procesos naturales y humanos, fuertemente influenciados por la expansión urbana en sus diversas formas (Rubio et al. 2023).

Al interior del piedemonte de Luján de Cuyo, se sitúa el distrito de Vertientes del Pedemonte, donde se encuentra ubicada nuestra área de estudio. Este distrito, de reciente creación y sujeto a constantes disputas, ha experimentado un rápido proceso de urbanización en los últimos años. Esta expansión carece de una regulación efectiva, lo que ha generado un aumento en las problemáticas ambientales y una mayor fragmentación socioespacial en la zona (Dalla Torre y Ghilardi, 2019).

2.2. El caso de Vertientes del Pedemonte: Análisis de su soporte urbano

El distrito Vertientes del Pedemonte se encuentra ubicado al noroeste del departamento de Luján de Cuyo en la provincia de Mendoza, Argentina (Figura 1). Este distrito Junto a otros 6 (La Puntilla, Carrodilla, Mayor Drumond, Chacras de Coria, Vistalba y Ciudad) conforman lo que se denomina la Zona Norte del departamento de Luján de Cuyo (Figura 3).



Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida de la página web de la Municipalidad de Luján de Cuyo, 2023.

Vertientes del Pedemonte limita al noroeste con el departamento de Godoy Cruz, al oeste con el Distrito de Las Compuertas y al este se encuentra separado del resto de los distritos por la ruta provincial n° 82. El área posee una superficie total de 4750 hectáreas (Figura 4).

Figura 4: Foto del área de estudio.



Fuente: Javier Orbiscay, 2022.

En la década del 70 un grupo de familias adquirió parcelas pequeñas a bajo costo y fue poblando la zona que en un comienzo albergaba actividades ganaderas (Gobierno de Mendoza, 2018). En ese momento la zona no contaba con servicios domiciliarios y no constituía un área de interés para las inversiones de los desarrolladores inmobiliarios. A principios de la década del 80, en el contexto de las dificultades económicas del periodo, algunas cooperativas y agrupaciones civiles comenzaron a comprar parcelas de mayor tamaño para el desarrollo de distintos barrios. Algunos de estos nuevos habitantes veían como una gran posibilidad el hecho de poder radicarse en predios de grandes dimensiones y bajo costo del suelo, priorizando además la relación con la naturaleza y el paisaje. Con la crisis económica de principios del siglo XXI, el sector recibió nuevos pobladores de ingresos medios, lo que incrementó notablemente la densidad poblacional de la zona (Escudero, 2013; citado en Municipalidad de Luján, 2019).

En noviembre del 2017, tras varios años de conflictos limítrofes entre los departamentos de Luján de Cuyo y Las Heras, la Suprema Corte de Justicia de

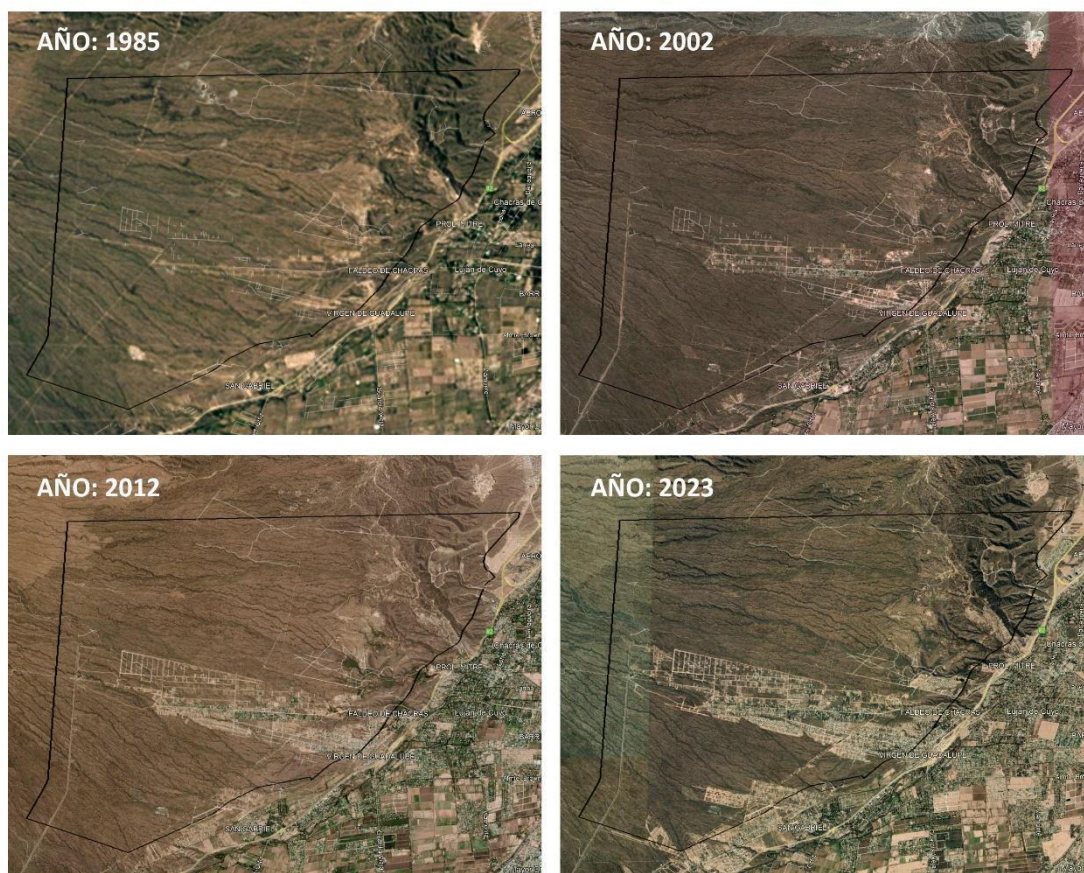
Mendoza falló a favor del Municipio de Luján de Cuyo recuperando la jurisdicción de las tierras en cuestión. Esta sentencia a favor del Municipio brindó claridad a la hora de definir los límites territoriales y mejoró las relaciones con las comunidades, pero al mismo tiempo implicó un desafío en la administración de un espacio complejo y heterogéneo, requiriendo de una estrategia de gestión innovadora y creativa para resolver los múltiples problemas existentes.

El desarrollo de Vertientes del Pedemonte se ha configurado en etapas, resultando en la consolidación de un territorio particular marcado por su configuración física, un crecimiento urbano desordenado, la falta de organización en la instalación y provisión de servicios, y una notable exposición a peligros naturales (Municipalidad de Luján, 2019).

El distrito está conformado por una población social y económicamente heterogénea que ha experimentado un rápido crecimiento en los últimos años. A pesar de la falta de datos exactos sobre la población actual², se estima que alrededor de 7200 personas viven en Vertientes del Pedemonte, calculado en función de la estimación de unas 1800 familias que habitan en la zona. Es importante señalar que en 2010 sólo se habían registrado algunos de los barrios que en ese momento formaban parte del departamento de Las Heras, sin embargo, solo con estos sectores registrados, la población total del piedemonte en 2001 ya había sido superada. Esto sugiere que la zona está experimentando un rápido desarrollo, pero sin suficiente control para protegerse de una dinámica territorial peligrosa y compleja (Municipalidad de Luján, 2019), tal como se observa en la Figura 5.

² Aún se aguardan los datos de población por distritos que arrojó el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas realizado en 2022, el primero que delimita a Vertientes del Pedemonte como una unidad territorial en sí misma.

Figura 5: Expansión Vertientes del Pedemonte.



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de Google Earth, 2023.

Vertientes del Pedemonte se organiza en grandes manchas urbanizadas con diferentes paisajes, tipos de organización y ritmos de crecimiento que reflejan la diversidad y mixtura de usos. Esta área experimenta conflictos entre distintos usos del suelo, reflejando las discrepancias de intereses entre actores públicos, privados y comunitarios (Gudiño, 2018) (Figura 6).

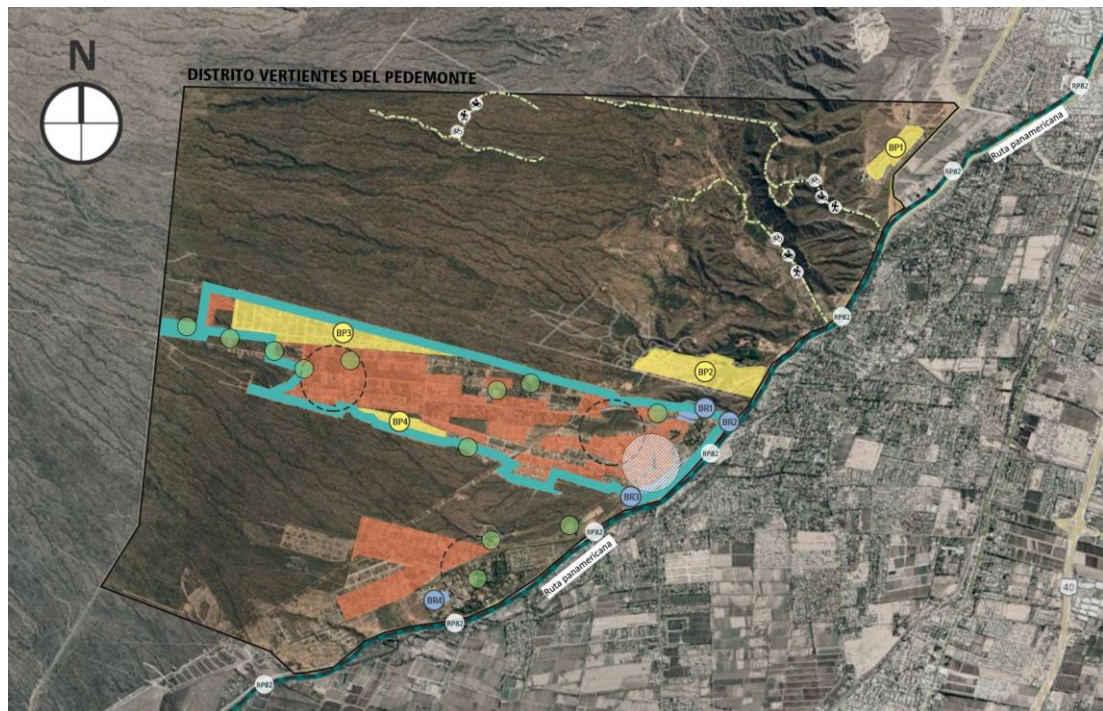
Figura 6: Distintas actividades que alberga el área de estudio



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de Google Earth, 2024.

El distrito se compone de 54 barrios ubicados en forma dispersa sobre el territorio, caracterizado por la presencia de grandes parcelas de carácter residencial, con diferentes niveles de población y diversos tipos de organización formal e informal. Predominan los hogares de ingreso medio y medio bajo, que se alternan con urbanizaciones cerradas de alto poder adquisitivo. Los barrios presentan una variedad de orígenes, en su mayoría de carácter privado, cooperativas y proyectos de índole estatal. Estas agrupaciones residenciales conviven con algunos pequeños núcleos agrícolas y con instalaciones destinadas a la recreación y al turismo, constituyendo a la zona en un territorio con alta diversidad social y económica. Además, el Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP) reconoce actualmente 4 barrios populares ubicados en el distrito: el Barrio Virgen de Guadalupe, donde residen 55 familias, el Barrio Faldeo de Chacras, con 33 familias, el Barrio San Gabriel, con 9 familias, y un barrio sin nombre donde habitan otras 33 familias (RENABAP, s.f.) (Figura 7).

Figura 7: Zonificación Distrito Vertientes del Pedemonte.



REFERENCIAS

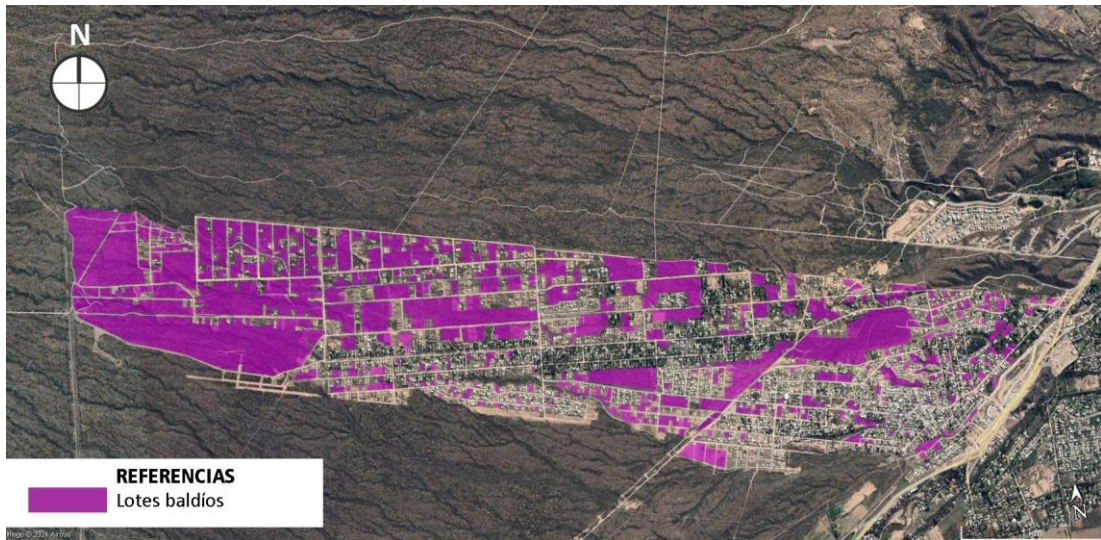
- Distrito Vertientes del Pedemonte.
 - Área de estudio.
 - Ruta Panamericana (RP82).
 - Barrios Públicos y semicerrados.
 - Barrios Privados.
 - Palmares Valley
 - Aguaribay Sierras & Lagunas
 - La Magdalena Olivar
 - Balcón de la Sierra
 - Barrios populares (RENABAP).
 - Faldeo de Chacras
 - Barrio sin nombre
 - Virgen de la Guadalupe
 - San Gabriel
 - Concentración comercial.
 - Concentración de alojamientos turísticos.
 - Núcleo agrícola.
 - Senderos para la actividad física y recreativa
- Medios de movilidad:**
- Moto
 - Bicicleta
 - Caminata

Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de Google Earth, 2024.

Por otra parte, aunque el área de estudio está experimentando un acelerado proceso de crecimiento y expansión, aún cuenta con muchos lotes baldíos que no han sido utilizados para la construcción de viviendas u otras edificaciones (Figura 8). Mientras algunos de estos terrenos están bien cuidados y mantenidos por sus propietarios, otros están abandonados, con vegetación crecida y a menudo convertidos en basurales donde los vecinos depositan sus residuos. Muchas de las mujeres manifestaron que esta situación resulta en espacios poco agradables para caminar,

tanto por su aspecto visual como por los olores que emanan, así como por el peligro que pueden representar al encontrarse sin iluminación (Figura 9).

Figura 8: Imagen área de lotes baldíos.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen de Google Earth, 2024.

Figura 9: Imagen de lotes baldíos.



Fuente: fotografías tomadas en campo, 2023.

En relación a las características constructivas de las viviendas, predominan las residencias permanentes que coexisten con algunas casas de fin de semana. Los estilos arquitectónicos son diversos, abarcando una amplia gama de tamaños y diseños. La diversidad socioeconómica de la zona se refleja claramente en las construcciones, donde se encuentran desde viviendas sofisticadas y modernas hasta otras más sencillas y, en ocasiones, precarias. Se destaca también la notable presencia de edificaciones en proceso de construcción, ya sea en fase inicial, de ampliación o de mejora (Figura 10).

Figura 10: Imágenes de casas del área de estudio.



Fuente: fotografías tomadas en campo, 2023.

La experiencia de la movilidad de las mujeres que habitan el área de estudio está profundamente influenciada y condicionada por el “soporte urbano” con el que cuenta el distrito. Este término engloba una serie de elementos que incluyen tanto la infraestructura física como los servicios básicos necesarios para el adecuado funcionamiento de la comunidad. Con el objetivo de facilitar el análisis y estudio del soporte urbano en esta área, clasificaremos los distintos elementos en sistemas,

tomando como referencia el trabajo de Marta Aguilar (2019). Así, los ejes a analizar serán los siguientes:

- 1) Sistema de infraestructura y red vial: Esto incluye elementos como calles, veredas, ciclovías, entre otros.
- 2) Sistema de transporte: Incluye el servicio de transporte público como así también las paradas y la señalización correspondiente.
- 3) Sistema de servicios básicos: Comprende el suministro de agua potable, cloacas, gas, electricidad, servicio de gestión de residuos, etc.
- 4) Sistema de equipamiento social y económico: Abarca la provisión de servicios esenciales como atención médica, educación, servicios de emergencia, así como instalaciones necesarias para el funcionamiento de la economía urbana, como mercados, centros comerciales, turismo, entre otros.
- 5) Sistema de espacios públicos: Incluye plazas, parques y áreas recreativas.
- 6) Sistema ambiental: Este sistema considera las características naturales del entorno, como topografía, pendientes y vegetación.

Estos factores ejercen una influencia significativa en la movilidad diaria de las mujeres, modelando tanto la manera en que llevan a cabo sus prácticas cotidianas como sus percepciones a la hora de realizarlas (Jirón, 2007). En tal sentido, comprender la experiencia de movilidad de las mujeres en Vertientes del Pedemonte implica analizar la relación entre el soporte urbano y la movilidad, comprendiendo cómo los diversos elementos de la infraestructura y los servicios urbanos condicionan y modifican los patrones de desplazamiento.

- 1) Sistema de infraestructura y red vial:

De acuerdo con el diagnóstico del PMOT (2018), la falta de redes de infraestructura vial adecuadas y la limitada disponibilidad de transporte público es uno de los principales problemas identificados por quienes viven en la zona. La red vial principal que permite el acceso al distrito Vertientes del Pedemonte es la RP 82 / Ruta Provincial n° 82, que es una de las principales arterias que tiene el Área Metropolitana de Mendoza (AMM). Esta ruta proporciona una conexión directa con la Ruta Nacional n° 40 y la Ruta Nacional n° 7, siendo esencial para acceder al corredor bioceánico

que conecta a la provincia de Mendoza con Chile. Además, la RP 82 juega un papel relevante como uno de los principales circuitos turísticos de la provincia, conectando diversos destinos como Cacheuta, Potrerillos, Uspallata, entre otros, por lo que en los últimos años experimenta un elevado tráfico vehicular diario.

Esta arteria vial desempeña un papel central en la movilidad diaria de las mujeres residentes en Vertientes del Pedemonte, ya sea que se desplacen en vehículo particular o dependan exclusivamente del transporte público. Las residentes que cuentan con vehículo utilizan esta arteria a diario para dirigirse a los diferentes lugares donde realizan sus actividades cotidianas (Luján de Cuyo, Godoy Cruz, Chacras de Coria, Ciudad de Mendoza, entre otros). En cuanto a las mujeres que dependen del transporte público, la escasa disponibilidad de colectivos que llegan al distrito implica que muchas de ellas necesitan dirigirse hacia la RP 82 para tener acceso a una mayor oferta de transporte. Mientras que algunas personas pueden acceder a un servicio de transporte colectivo cerca de sus hogares que los llevan hasta la ruta para hacer una conexión, otras no tienen paradas de transporte público cercanas, lo que significa que deben caminar varios minutos hasta llegar a la parada en la ruta donde pueden tomar el transporte público.

Actualmente el gobierno de la Provincia de Mendoza está llevando a cabo una de las obras de refacción vial más grandes de la Ciudad, con el objetivo de ampliar y modificar la Ruta N° 82 en pos de mejorar la conectividad y la circulación vehicular de la zona. Esta importante obra implica la construcción de dobles vías, viaductos, colectoras, puentes y construcción de nuevos sistemas de drenaje, así como la renovación del pavimento, entre otros aspectos. La obra está situada en una zona compleja por la gran afluencia de tránsito y, si bien traerá algunos beneficios para los/las vecinos/as del área de estudio, especialmente para aquellos/as que circulen en auto, no es una obra pensada específicamente para Vertientes del Pedemonte. Debido a la ejecución de la misma, en la actualidad existen numerosos cortes y desvíos en la ruta que dificultan y enlentecen la comunicación y el acceso al distrito de los/las habitantes de la zona (Figura 11).

Figura 11: Obras en Ruta Provincial n° 82.



Fuente: Elaborado a partir de fotografías obtenidas en Mendoza Post, 2023 y fotos en campo, 2023.

Otra vía importante que se conecta con la RP 82 y es utilizada por los/las habitantes del área de estudio es el Corredor del Oeste, construido a inicios de la década del 2000 en el contexto de la instalación masiva de urbanizaciones cerradas sobre el vector sur del AMM. Esta vía beneficia a quienes tienen vehículo propio y necesitan desplazarse a la ciudad de Mendoza para realizar sus actividades diarias, ya que ofrece un acceso rápido que permite llegar a la ciudad en aproximadamente 25 o 30 minutos.

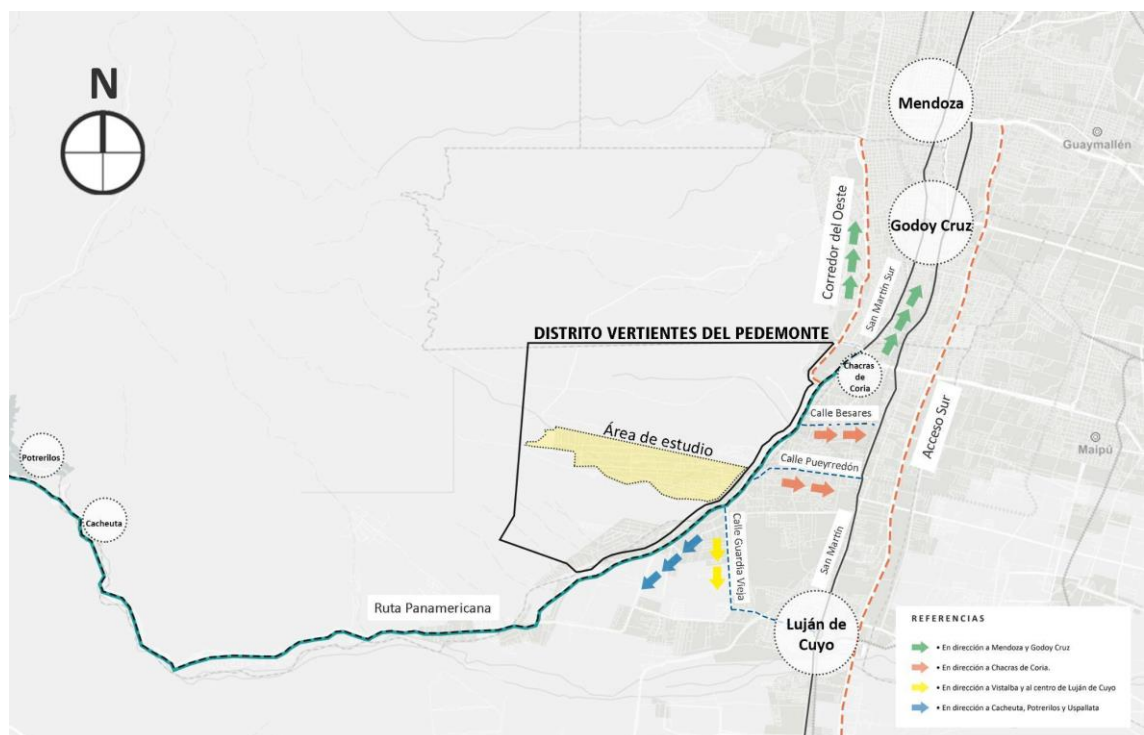
Finalmente, existen arterias de menor jerarquía, pero de gran importancia, que se conectan transversalmente con la RP82. Una de ellas es la calle Guardia Vieja, utilizada para dirigirse hacia el sureste del departamento de Luján de Cuyo, al distrito Vistalba y al centro del mismo. Las mujeres que disponen de vehículo particular utilizan esta calle a diario para llevar a cabo actividades cotidianas, como llevar a los niños/as al colegio o dirigirse al trabajo. Además, al regresar a casa después de la

rutina diaria, muchas mujeres prefieren hacer las compras en estas áreas, donde encuentran mejores precios, una mayor oferta y variedad de productos, y pueden optimizar sus tiempos de traslado.

Otras arterias relevantes son calle Pueyrredón y calle Besares, que conectan a Vertientes del Pedemonte con Chacras de Coria, una de las zonas de Luján de Cuyo más transformadas debido al crecimiento del AMM en las últimas décadas. Los datos de campo indican que estas calles son frecuentadas por mujeres que llevan a cabo parte de sus actividades cotidianas en ese distrito. Además, los fines de semana son muy transitadas, ya que la falta de bares y restaurantes en el área de estudio lleva a algunas mujeres residentes a dirigirse a Chacras de Coria en busca de opciones recreativas.

En el siguiente gráfico (Figura 12) se pueden observar las distintas redes viales mencionadas anteriormente:

Figura 12: Redes viales al exterior del área de estudio.



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de Google Earth, 2024.

Los datos de campo indican que el trazado vial hacia el interior del área de estudio es precario, deficiente y se encuentra en muy mal estado. Vertientes del Pedemonte se organiza en torno a una calle principal, denominada calle La Unión, que sirve como punto de acceso desde la RP82 y conecta con los diferentes barrios del distrito. Esta calle también alberga la mayor parte de los establecimientos comerciales y de las paradas de transporte público, lo que resulta en un constante flujo de personas y vehículos. Hasta enero del 2023, la calle La Unión era la única calle asfaltada de manera parcial en el distrito. Sin embargo, tras numerosas quejas de los/las residentes, el municipio implementó un plan para asfaltar otras calles principales por donde circula el transporte público, como Dardo Pérez, Boulevard de la Virgen y Avenida de las Torres.

Dardo Pérez es otra de las calles relevantes que tiene el área de estudio, ubicada de forma paralela a la calle La Unión en dirección este-oeste. Esta vía también es utilizada tanto para ingresar como para salir del distrito. Aunque la cantidad de comercios es menor comparada con la calle La Unión, en esta arteria se ubican varias paradas de transporte público, por lo que también la convierte en un punto de gran afluencia peatonal y vehicular.

En el sentido opuesto, de norte a sur, se extiende la Avenida de las Torres, donde se sitúan las torres de alta tensión. Esta vía es utilizada por los colectivos y conecta el distrito de sur a norte, abarcando una parte de su extensión. De estas y algunas otras calles troncales se derivan vías más pequeñas de menor jerarquía que conducen a los distintos barrios que componen el distrito (Figura 13).

Figura 13: Redes viales principales al interior del área de estudio.



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de Google Earth, 2024.

A pesar de algunos avances en el asfaltado de ciertas calles, la mayoría aún carece de pavimentación y se encuentra en condiciones muy deficientes, con presencia de piedras, baches y tierra suelta. Además, la señalización es escasa y la mayoría de los cruces peatonales no están marcados. La falta de veredas o sendas peatonales convierte a las calles en el único medio de desplazamiento. La combinación de la falta de banquetas, la velocidad elevada de los vehículos y el deterioro de los bordes de las calles, caracterizados por la presencia de arbustos altos, baches y grandes piedras, presenta una serie de desafíos para las mujeres que transitan a pie por estas vías. Las dificultades se agravan aún más cuando las mujeres tienen que transportar cargas, como alimentos o mercaderías, o cuando se desplazan junto a niños/as o personas mayores a su cargo.

Además, las mujeres que se desplazan en auto también enfrentan desafíos debido a las condiciones de las calles. El estado deteriorado de las mismas, con la presencia de baches y otros problemas, afecta los neumáticos y otros componentes de los autos, lo que puede resultar en costosas reparaciones y aumentar el riesgo de accidentes.

Como se mencionó anteriormente, en relación a las vías de circulación peatonal, la mayoría del distrito carece de ellas. Las escasas veredas que están disponibles no forman parte de un sistema peatonal planificado, sino que son casos aislados construidos por iniciativa de algunos vecinos/as que tienen espacio entre la calle y sus viviendas. Además, durante el levantamiento en campo se pudo observar que las veredas están construidas de forma precaria con tierra y piedras, lo que dificulta el tránsito peatonal debido a la irregularidad del terreno y la tierra suelta. Esta situación se ve agravada durante los días de lluvia, cuando se cubren de barro, lo que dificulta aún más el desplazamiento peatonal (Figura 14).

Figura 14: Fotografía de las condiciones de los costados de las calles | Ausencias de veredas.



Fuente: fotografías tomadas en campo, 2023.

Como resultado, muchas mujeres residentes del distrito optan por evitar caminar debido a las condiciones desfavorables de los espacios por los que deben desplazarse. Estas barreras físicas y estructurales limitan la posibilidad de caminar como una opción viable de transporte para las mujeres en esta área. En consecuencia, para aquellas que no disponen de vehículo propio, el transporte público se convierte en la principal alternativa de movilidad.

La zona además carece de ciclovías que conecten hacia el interior del distrito. Esta falta representa un desafío adicional para la movilidad de aquellas mujeres que no poseen un auto propio. Ellas expresan que tener caminos accesibles para utilizar bicicletas como medios de transporte facilitaría considerablemente sus desplazamientos diarios, permitiéndoles combinar este medio de transporte con el uso del transporte público. A pesar de esto, algunas mujeres han intentado recorrer el distrito en bicicleta. Al respecto, señalan que esta práctica es peligrosa y complicada debido a las pendientes del terreno y a la falta de infraestructura adecuada. Circular por las calles en mal estado junto a los vehículos motorizados aumenta aún más el riesgo. La ciclovía más cercana al distrito se encuentra en Calle Guardia Vieja, cruzando la RP82, la cual no es frecuentada por las habitantes del distrito sino más bien por turistas o por gente que la usa a modo recreacional o deportivo.

2) Sistema de transporte

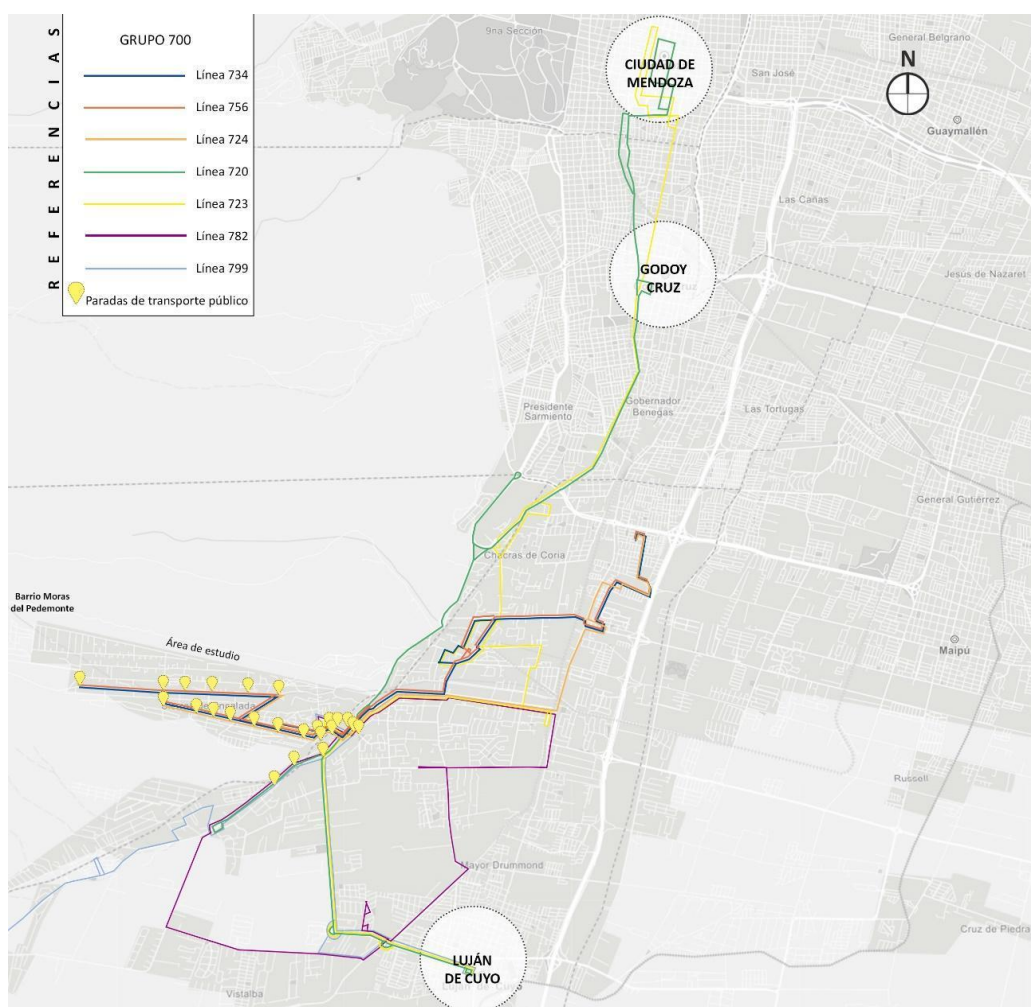
El crecimiento urbano en el piedemonte lujanino, y específicamente en el área de estudio, ha sido impulsado en gran medida por la capacidad individual de movilizarse de los habitantes, a pesar de la limitada oferta de transporte público (Municipalidad de Luján, 2019). La escasa disponibilidad y eficiencia del transporte público en Vertientes del Pedemonte representa, tal como se mencionó antes, un obstáculo importante para la movilidad de quienes dependen exclusivamente de este medio para llevar a cabo sus actividades diarias. Esta situación afecta de manera desproporcionada a las mujeres, quienes son las principales usuarias de este medio de movilidad.

Existen tres líneas de colectivo operadas por el grupo 700 que brindan el servicio en el interior del distrito: la 724, la 734 y la 756. Las tres líneas comparten un recorrido similar, partiendo del Distrito de Carrodilla, ubicado al norte del departamento de Luján de Cuyo y pasando por el centro cívico del departamento antes de dirigirse al distrito de Chacras de Coria. Finalmente, los tres colectivos recorren la RP 82 e

ingresan por allí al distrito Vertientes del Pedemonte. La principal diferencia radica en que la línea 734 y la 756 tienen un recorrido más extenso hacia el oeste del distrito. Sin embargo, es importante destacar que estos colectivos no abarcan todas las áreas del distrito, lo que resulta en la falta de cobertura en algunos barrios y zonas, ya que estos se encuentran considerablemente distanciados de las paradas. Tal es el caso del Barrio Moras del Pedemonte, que está situado en la parte más extrema hacia el oeste del distrito y se encuentra a unos 1.9 km de la parada de micro más cercana, lo que supone aproximadamente 23 minutos de caminata.

Además, ninguna de las líneas que llegan a Vertientes del Pedemonte ofrece una conexión directa con el centro de la Ciudad de Mendoza o con otros departamentos fuera de Luján de Cuyo. Para alcanzar alguno de estos destinos es necesario realizar un trasbordo con alguna de las líneas que transitan por la RP82, como la 720, 723, 772, 782 y 783. En estas circunstancias, las mujeres adoptan diferentes estrategias según sus circunstancias particulares. En algunos casos, aquellas que viven cerca de la RP82 caminan hasta la parada ubicada sobre esta vía, mientras que otras, que están más alejadas o prefieren evitar caminar, optan por tomar un autobús cerca de sus hogares hasta la RP82 y luego realizar un trasbordo con otro colectivo. Cuando no hay paradas de transporte público cerca de sus hogares, la situación se complica considerablemente, ya que a menudo deben recorrer varios kilómetros y dependen de la ayuda de alguien que las acerque hasta la RP82 para poder abordar un colectivo (Figura 15).

Figura 15: Recorridos transporte público.



Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida de Mendotran, 2023.

Entonces, la falta de cobertura del transporte público en toda el área obliga a algunas mujeres a caminar largas distancias hasta las paradas de micro, o en algunos casos, depender de terceros para ser trasladadas hasta ellas. Además de las dificultades mencionadas anteriormente, se deben considerar las deficientes condiciones en las que se encuentran la mayoría de las paradas de colectivo en la zona. En muchos casos, estas carecen de la señalización necesaria para facilitar el uso del servicio de transporte público. Según los datos de campo, resulta poco claro qué colectivos pasan por estas paradas, y algunas de ellas carecen de señalización o solo cuentan con un poste rojo, instalado durante la implementación del nuevo sistema de transporte Mendotran.

Asimismo, sólo unas pocas paradas de colectivo disponen de refugios y asientos para resguardar a los/las usuarios/as de las inclemencias del tiempo. La mayoría de

las paradas están situadas en los bordes de las calles, expuestas a la intemperie, lo que hace que la espera sea tediosa y agotadora (Figura 16).

Figura 16: Fotografía de las condiciones de las paradas de transporte público.



Fuente: fotografías tomadas en campo, 2023.

Además, la frecuencia limitada del servicio de transporte público en Vertientes del Pedemonte, con intervalos de una hora entre los colectivos durante los días de semana y de dos horas los fines de semana, domingos y feriados, resulta en largos tiempos de espera para los/las usuarios/as. La insuficiencia del servicio hace que las mujeres de Vertientes del Pedemonte pasen mucho tiempo aguardando el transporte público, lo que afecta su productividad y calidad de vida. Esta situación lleva, en algunos casos, a optar por tomar taxis o remises, lo que implica un mayor costo.

3) Sistema de servicios básicos:

El acceso limitado y de baja calidad a los servicios públicos en el área de estudio representa un desafío significativo para la calidad de vida de los/las residentes. La principal preocupación de la población se centra en la dificultad para acceder al agua potable, lo que genera una serie de desafíos en la vida diaria de estas personas. Ante

esta situación, la comunidad se ve obligada a organizarse de diversas maneras para obtener el recurso hídrico para cubrir sus necesidades domésticas básicas. Este esfuerzo recae en gran medida en las mujeres, quienes asumen la responsabilidad principal de la gestión de las tareas del hogar.

Según los datos de campo, algunos hogares se abastecen de agua potable para consumo humano a través de pozos o conexiones ilegales a cañerías de distribución principal, mientras que otros dependen del suministro que proporciona el municipio mediante camiones cisterna o adquieren el recurso a proveedores privados. El suministro público no es uniforme en todos los barrios y, en muchos casos, no ocurre con la frecuencia necesaria. Debido a esta situación, las mujeres que disponen de vehículo propio a menudo deben recurrir a la compra de agua potable en lugares cercanos para abastecer sus hogares. Por otro lado, aquellas que dependen del transporte público enfrentan dificultades adicionales para obtener agua, ya que los bidones son pesados y difíciles de transportar.

La mayoría de las personas que habitan el área, incluso las pocas que sí cuentan con el servicio, tiene mucha conciencia del uso del agua. Las mujeres, que son en gran parte quienes se ocupan de la economía y organización del hogar, elaboran estrategias para llevar a cabo una economía en donde se administra y aprovecha cada gota de agua que consumen cotidianamente ya sea tanto para uso personal como para regar huertas y realizar la limpieza y las tareas del hogar. En ese sentido, la falta de acceso al agua potable no solo afecta la calidad de vida de los residentes en general, sino que también impone una carga adicional a las mujeres, quienes se ven obligadas a gestionar esta escasez de recursos de manera creativa y eficiente en el contexto de sus responsabilidades domésticas y familiares.

Por otra parte, la zona no cuenta con conexión domiciliaria a la red cloacal. Los y las habitantes del lugar han optado por utilizar pozos ciegos como sistema para desecho de aguas residuales, siendo en algunos casos reemplazados por biodigestores (Rubio et al., 2023).

En la actualidad, en el área de estudio la mayoría de los/las residentes tienen acceso a la red eléctrica, aunque algunas zonas aún presentan conexiones precarias o clandestinas. En los barrios más alejados hacia el oeste, el suministro eléctrico aún no se ha extendido completamente, lo que lleva a muchas personas a utilizar paneles solares como fuente de energía para realizar sus actividades diarias.

La electricidad desempeña un papel fundamental en los hogares de Vertientes del Pedemonte, especialmente para aquellos que carecen de acceso al gas natural, ya que es esencial para calefaccionarse, obtener agua caliente y cocinar. Las mujeres destacan la importancia del suministro eléctrico. Inicialmente, muchas de ellas no tenían acceso a este servicio, lo que las llevaba a organizar sus comidas diariamente para evitar el desperdicio de alimentos. Con la llegada del suministro eléctrico han mejorado su capacidad para planificar y gestionar sus recursos de manera más eficiente ya que les permite comprar alimentos en cantidad y almacenarlos adecuadamente, lo que les ofrece la flexibilidad de hacer compras semanales o mensuales en lugar de diarias, optimizando su rutina.

Por otra parte, pese a que la mayoría de los barrios de Vertientes cuenta con suministro eléctrico, el alumbrado público es muy limitado y su funcionamiento es defectuoso. En algunas calles la falta de iluminación es notable, lo que ha llevado a muchos/as vecinos/as a colocar reflectores en las puertas de sus casas para contrarrestar la oscuridad nocturna. A pesar de esto, no todos los/las residentes han tomado esta medida, por lo que existen numerosas zonas donde la oscuridad es absoluta. Esta falta de iluminación pública afecta significativamente la movilidad de las mujeres, quienes evitan transitar por estas áreas, especialmente durante la noche, por motivos de seguridad.

En el área de estudio el suministro de gas es limitado, con solo algunas pocas redes domiciliarias disponibles, lo que conduce a la mayoría de la población a depender de garrafas o tubos de gas para satisfacer sus necesidades energéticas. Las mujeres argumentan que, además de la falta de infraestructura necesaria para el uso de gas natural en varios lugares, el servicio es costoso por lo que consideran que las garrafas son una alternativa adecuada y más accesible para satisfacer sus necesidades. Además, señalan que las garrafas y los tubos tienen una duración considerable, especialmente en función de la temporada, lo que significa que no tienen que reemplazarlos con frecuencia por lo que su reposición no afecta significativamente su movilidad cotidiana y no representa un inconveniente para ellas.

En cuanto a la recolección de residuos, la mayoría de los barrios del distrito cuenta con el servicio proporcionado por el municipio de Luján de Cuyo, aunque hay excepciones en algunas zonas. En varios casos la recolección de residuos no se realiza con la frecuencia necesaria para satisfacer las necesidades de los/las habitantes de Vertientes. Además, en ciertos barrios, el camión recolector no accede al interior de los mismos, sino que se dirige a áreas específicas donde se ubican

grandes contenedores para que los vecinos puedan depositar sus residuos diarios. Estas personas manifiestan que tienen muy arraigada la costumbre de reciclar la basura, una práctica que consideran fundamental para contribuir al cuidado del medio ambiente y para mantener un entorno más limpio y saludable para sus familias y comunidades. Sin embargo, existen numerosos lugares dentro del distrito que se han transformado en basurales a cielo abierto, donde no solo depositan desechos los propios vecinos de la zona, sino también turistas y personas que pasean por el lugar. Estos espacios se vuelven hostiles para atravesar e incluso peligrosos, ya que además de representar un impacto negativo en el paisaje y el entorno natural, pueden generar riesgos para la salud y el bienestar de la comunidad. Muchas mujeres mencionan que, especialmente cuando están acompañadas de niños/as, evitan circular cerca de estos lugares debido a que la acumulación de desechos genera contaminación, lo que puede afectar la salud.

Por último, con relación a las telecomunicaciones es importante destacar que la mayoría de los y las residentes de Vertientes del Pedemonte no contaban con acceso a estos servicios cuando se establecieron en la zona hace algunos años atrás. En la actualidad, algunas empresas proveedoras han comenzado a brindar servicios de televisión privada e internet, lo que ha permitido que una gran cantidad de habitantes cuente con acceso a estas tecnologías. No obstante, aún existen áreas donde no están disponibles o la calidad de la señal es deficiente, lo que limita significativamente el acceso y uso de las mismas.

4) Sistema de equipamiento social y económico:

El sistema de equipamiento social y económico abarca la provisión de servicios esenciales como atención médica, educación, servicios de emergencia, así como instalaciones necesarias para el funcionamiento de la economía urbana, como mercados, centros comerciales, turismo, entre otros. Al igual que el resto de los sistemas, el equipamiento social y económico no alcanza para dar respuesta al crecimiento acelerado de la población. Por esto, la mayoría de los/las habitantes del área de estudio recurren a establecimientos ubicados en lugares aledaños para satisfacer sus demandas.

En lo que respecta al equipamiento comercial disponible en la zona, en los últimos años se ha establecido una gran variedad de comercios tales como supermercados, verdulerías, carnicerías, almacenes, veterinarias, kioscos, entre otros. La mayoría de

estos establecimientos comerciales se concentran en la calle Unión, siendo el inicio de la misma, la zona donde se encuentra la mayor oferta comercial.

Asimismo, en la entrada al distrito, adyacente con la RP 82, se ubica una estación de servicio YPF que, al estar abierta las 24hs y ofrecer una serie de comodidades, como servicio de cafetería, comida y baños se ha convertido en un importante lugar de paso y concentración de personas. Además, es la última estación hasta llegar a la Villa de Potrerillos (a 46 km hacia el oeste del distrito Vertientes del Pedemonte), por lo que concentra una gran cantidad de gente, sobre todo durante los fines de semana cuando muchos mendocinos y turistas se desplazan hacia los principales destinos turísticos de la zona, tales como Potrerillos, Cacheuta, Uspallata, entre otros. En esta misma zona, frente a la estación de servicio se encuentra un conjunto de comercios que concentran un amplio flujo peatonal, vehicular y de transporte público.

Por fuera de esta zona que concentra el equipamiento comercial la cantidad y variedad de comercios disminuye considerablemente. En el resto de la zona, la oferta es bastante limitada debido a que existen únicamente algunos negocios aislados. Por otro lado, muchos de los comercios de Vertientes del Pedemonte son emprendimientos de habitantes del lugar, y a menudo han sido instalados de manera precaria y con bajos presupuestos. En la mayoría de los casos han sido concebidos como estrategias para generar ingresos para los propietarios y las familias.

También existen varios puestos de comida callejera, muchos de ellos operan únicamente los fines de semana y son principalmente administrados por mujeres. Estos establecimientos están dirigidos principalmente a turistas que buscan comprar al paso empanadas, pastelitos u otros alimentos preparados por las mujeres que residen en el distrito (Figura 17).

Figura 17: Fotografías de algunos comercios de la zona de estudio.



Fuente: fotografías tomadas en campo, 2023.

Las mujeres, quienes suelen encargarse de las compras para el hogar, enfrentan diversas dificultades al realizarlas en el distrito. Aquellas que residen en áreas distantes del centro de Vertientes del Pedemonte, alejadas varios kilómetros de la Calle Unión, encuentran obstáculos significativos. Para aquellas sin acceso a un auto, el desafío es aún mayor, ya que dependen del transporte público o deben caminar largas distancias desde sus viviendas hasta el núcleo comercial concentrado en calle Unión. Según señalan los datos de campo, desplazarse a pie con cargas por las calles y veredas resulta especialmente difícil debido a las condiciones de las mismas. Por otra parte, a pesar de que la oferta comercial del área de estudio ha crecido y se ha diversificado en los últimos tiempos, muchas de estas mujeres prefieren hacer sus compras fuera del distrito.

El equipamiento turístico en el área de estudio ha experimentado un cambio significativo en su estructura económica, pasando de la actividad ganadera predominante a actividades recreativas y turísticas. Esta transformación se ve respaldada por la ubicación estratégica del área junto a la RP82 ya que es una importante vía de acceso a los principales atractivos turísticos de la provincia. El crecimiento del turismo en la zona, impulsado por el auge turístico de Potrerillos (Luján de Cuyo) y la apertura del túnel de Cacheuta (Luján de Cuyo), ha generado el

desarrollo espontáneo de servicios gastronómicos, alojamientos turísticos y actividades recreativas, como ciclismo, trekking y motocross, lo que ha consolidado aún más el área como destino turístico. Aunque estas implicaciones no afectan directamente la movilidad diaria de las mujeres de Vertientes del Pedemonte, las actividades turísticas a menudo están relacionadas con oportunidades laborales informales para los residentes del área de estudio. Por otro lado, cualquier mejora en la infraestructura turística, como la ampliación de senderos, ciclovías y calles, tendría un impacto directo en la movilidad de las mujeres en la zona. Esto se traduciría en mayor seguridad y eficiencia en sus desplazamientos diarios, lo que a su vez contribuiría en una mayor autonomía y mejor calidad de vida para las mujeres.

En cuanto al equipamiento relacionado con la salud y la educación, en el área de estudio no se dispone de servicios educativos de ningún nivel ni establecimientos de atención médica de ninguna índole. Esta situación obliga a los/las habitantes de la zona a buscar estos servicios en localidades vecinas. En este escenario, son principalmente las mujeres quienes asumen la responsabilidad de trasladar a niños y niñas a los colegios, así como de ocuparse de su salud.

En cuanto al equipamiento relacionado a la seguridad, sólo hay un destacamento policial que actualmente se encuentra fuera de funcionamiento. Asimismo, la zona está vigilada mediante la presencia de policías montados a caballo y patrullas motorizadas. Los vecinos y vecinas de Vertientes del Pedemonte han establecido grupos de WhatsApp dedicados exclusivamente a temas relacionados con la inseguridad, en particular robos. Las mujeres entrevistadas expresan sentir temor al transitar por zonas con poca iluminación, así como cerca de casas en construcción o terrenos baldíos abandonados, debido al potencial riesgo que representan para su seguridad personal.

Sumado a esto, los datos de campo indican que las mujeres que viven en áreas más alejadas del centro urbano de Vertientes del Pedemonte perciben una mayor incidencia de actos de inseguridad en la zona central, por lo que optan por no dejar sus viviendas sin personas a cargo y suelen generar estrategias de cuidado entre vecinos/as. Pese a estas preocupaciones, las mujeres concuerdan en que, en términos generales, no existen problemas de inseguridad significativos en la zona. Al margen de los casos que puedan surgir, la mayoría de ellas se sienten seguras en su entorno cotidiano; consideran que, con medidas de precaución y vigilancia, pueden manejarse adecuadamente frente a posibles situaciones de riesgo.

Finalmente, la zona de estudio alberga la Capilla de la Santísima Virgen María de San Nicolás, frecuentada por fieles que habitan en el distrito. Algunos/as participan activamente impartiendo clases de catequesis, mientras que otras/os simplemente asisten a las misas. Esta institución no solo tiene relevancia espiritual, sino también social, funcionando como un punto de encuentro donde se llevan a cabo diversos programas municipales. Por ejemplo, el programa "Una garrafa en tu barrio" ofrece garrafas de gas subsidiadas que se distribuyen en la propia iglesia.

5) Sistema de espacios públicos:

Según los datos de entrevistas y encuestas realizadas, en el área de estudio, la disponibilidad de espacios verdes y recreativos son insuficientes y no cumplen con las necesidades de la comunidad. Actualmente, solo hay dos plazas públicas: la "Plaza Malvinas en Vertientes", inaugurada en diciembre de 2021, y la "Placita de Martín", renovada en 2019. Mientras la primera ofrece áreas deportivas, juegos infantiles, zonas de descanso y senderos peatonales, la Placita de Martín cuenta con vegetación autóctona, mobiliario urbano y juegos inclusivos para niñas/os, junto con iluminación distribuida en los caminos diseñados para recorrer la plaza (Figura 18).

Figura 18: Fotografía de Plaza Malvinas en Vertientes y La Placita de Martín.

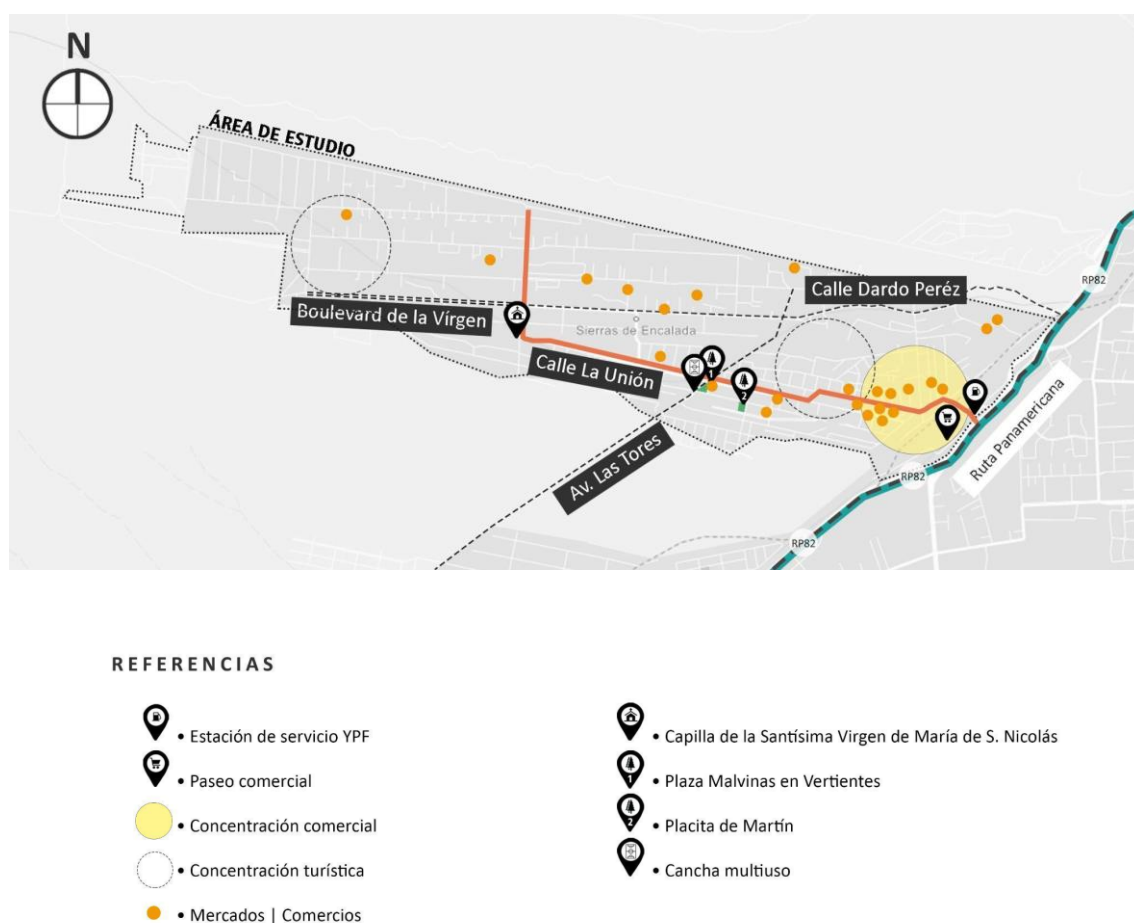


Fuente: Fotografía tomada en campo, 2023 y fotografía obtenida de la página de la Municipalidad de Luján de Cuyo (<https://lujandecuyo.gob.ar/>).

Muchos/as residentes expresan preocupación por el mantenimiento deficiente de estas áreas, lo que reduce su atractivo como lugares de recreación. Este contexto afecta de manera notable la experiencia de movilidad de las mujeres, dado que son las principales responsables del cuidado de sus hijos/as. Ante la escasez de espacios públicos adecuados en su área de residencia, muchas madres optan por quedarse en casa, visitar familiares o desplazarse hacia parques mejor mantenidos, como el Parque de los Niños en Luján de Cuyo. Esta elección no solo refleja la limitada disponibilidad de lugares seguros y apropiados para el esparcimiento de las/os niños en su entorno inmediato, sino que también resalta la importancia de los espacios públicos que propicien una movilidad equitativa para quienes habitan en el área de estudio.

En el siguiente gráfico (Figura 19) se pueden observar los espacios públicos, el equipamiento social y económico mencionado anteriormente:

Figura 19: Equipamiento urbano del área de estudio.



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de Google Earth.

6) Sistema ambiental:

Se trata de una zona de transición entre la precordillera y las llanuras, donde confluyen procesos naturales y humanos, incluida la expansión urbana desordenada, que causa degradación ambiental y uso intensivo de recursos (Rubio et al., 2023). En este sentido, el área de estudio presenta un ambiente frágil e inestable, caracterizado por fuertes pendientes, lluvias violentas y escasa vegetación, lo que resulta en procesos de erosión acelerados (Abraham et al., 2005). Asimismo, se trata de un área con alto grado de riesgo ambiental, asociado principalmente a la amenaza aluvional, que aumenta sus niveles de riesgo frente a la expansión urbana. Desde el punto de vista de la gestión del riesgo, la propensión que tienen las calles a inundarse durante lluvias intensas sumado a su intrincado diseño -que en numerosas ocasiones se ve interrumpido en los ingresos a viviendas particulares, cierres perimetrales de barrios, canales, entre otros- se presentan como obstáculos para una rápida y adecuada evacuación de la población ante la ocurrencia de una amenaza (Rubio et al., 2023) (Figura 20)

Figura 20: Infraestructura vial vulnerable.



Fuente: Fotografías tomadas en campo, 2023.

Las características propias del área de estudio resultan relevantes de considerar teniendo en cuenta que los impactos de los desastres dependen del grado en que las diferentes clases sociales están diferencialmente en riesgo (Susman et al., 1984). Al respecto, la ONU Mujeres afirma que los desastres afectan a las mujeres de manera diferencial teniendo en cuenta las desigualdades de género. En esta línea, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (ONU Mujeres, 2022) afirma que las mujeres, los niños/as son más propensos que los varones a morir durante un desastre. Al mismo tiempo, la violencia de género aumenta de forma exponencial (Miranda et al., 2021), así como se da un aumento de las feminizadas tareas de cuidado que se complejizan durante y después de un desastre (Carraro et al., 2019; Miranda et al., 2021). Las desigualdades además de aumentar la vulnerabilidad, limitan el acceso a la información y recursos para reducir el riesgo de desastres (ONU Mujeres, 2022).

Las condiciones geográficas y ambientales del área de estudio impactan directamente en la movilidad diaria de las mujeres que transitan por el distrito. Las pendientes pronunciadas dificultan especialmente los desplazamientos para aquellas mujeres que caminan o utilizan el transporte público. Además, la falta de infraestructura adecuada y las precipitaciones frecuentes obstaculizan aún más la movilidad, ya que las calles de tierra tienden a inundarse con facilidad durante las lluvias, dificultando la circulación. Asimismo, la escasa vegetación en la zona, compuesta principalmente por arbustos bajos, hace que caminar por Vertientes sea aún más desafiante, especialmente en días calurosos y soleados, ya que no hay suficientes árboles que proporcionen sombra y protección contra el sol. Estos factores combinados hacen que la movilidad en la zona de estudio sea difícil y a menudo representa un desafío para las mujeres que residen o transitan el lugar.

2.3. El lugar que ocupa la movilidad con perspectiva de género en las políticas públicas territoriales

La eficaz gestión de la movilidad no solo está determinada por factores individuales, sino también por la interacción con el marco normativo y las políticas públicas vigentes. En este contexto, se distinguen diversas leyes, planes, proyectos y programas que inciden directa o indirectamente en aspectos relacionados con la movilidad urbana. Estos instrumentos poseen implicancias a niveles provincial, municipal y distrital y proporcionan un marco normativo en cual se encuadra este trabajo de investigación. Su comprensión resulta fundamental para evaluar de qué

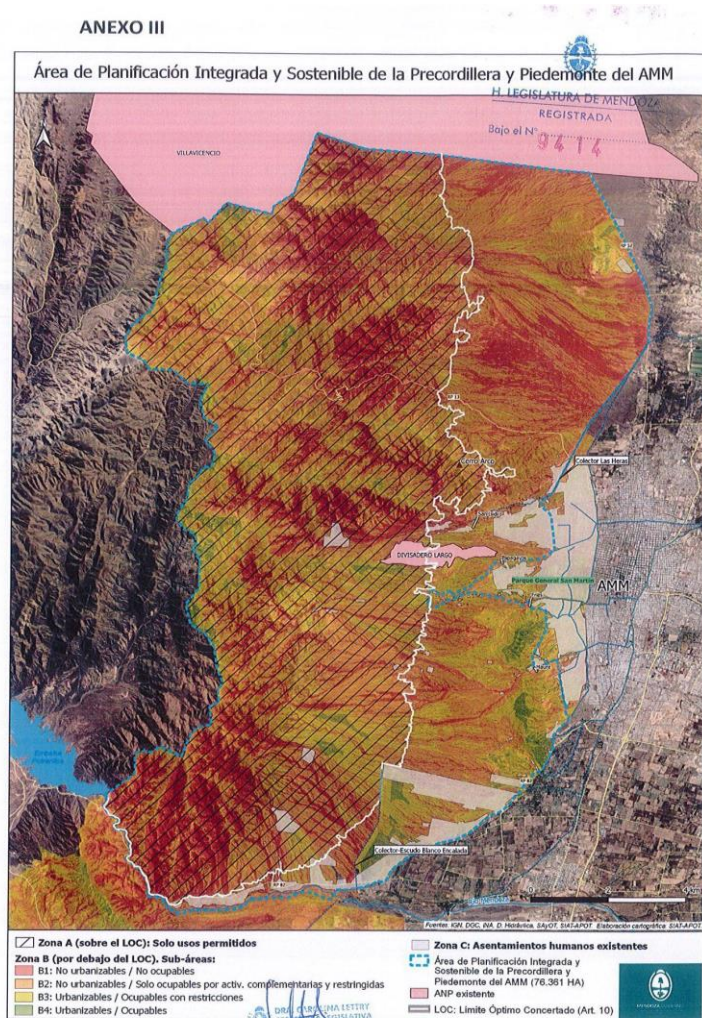
manera las decisiones gubernamentales configuran la vida diaria de los/las ciudadanos/as y el desarrollo urbano en el área de estudio.

En el ámbito legal provincial se aplican normativas ambientales específicas que regulan la zona de estudio. La Ley 5804, de 1991, declara de interés público la expropiación para la creación de reservas naturales en el oeste del Gran Mendoza, con enfoque en objetivos ambientales y turísticos. Asimismo, la Ley 5961, promulgada en 1992, tiene como objetivo la preservación del ambiente y el fomento del desarrollo sostenible en la provincia de Mendoza, abordando aspectos como el Ordenamiento Territorial y la participación ciudadana.

Asimismo, la provincia de Mendoza ha sido pionera en la creación de una Ley en Ordenamiento Territorial y Usos de suelo (Ley N° 8051) sancionada en el año 2009 después de muchos años de esfuerzo y articulación entre instituciones públicas, municipios y organizaciones no gubernamentales (Legislatura, 2009). El proceso es iniciado por la Universidad Nacional de Cuyo y participan el sector académico-científico, instituciones del Estado y representantes de la sociedad en su conjunto. Esta normativa contempla al Ordenamiento Territorial como una política estatal destacando la importancia de fortalecer la gobernabilidad y estableciendo mecanismos de participación y modelos de interacción entre los actores estratégicos (Gudiño, 2015).

En septiembre de 2022, se promulgó la Ley N° 9414, titulada "Pautas de Manejo y Disposiciones específicas para la planificación integrada y sostenible de la Precordillera y Piedemonte del Área Metropolitana de Mendoza". Esta legislación establece directrices y disposiciones con el objetivo de planificar de manera integrada y sostenible la Precordillera y Piedemonte del AMM. Su propósito fundamental es regular las actividades en esta región para preservar su función ambiental. Además, la ley propone estrategias de mitigación de impactos y considera tanto los riesgos actuales como los que puedan detectarse a futuro (Usach, 2022; Figueroa, 2022; Stopansky, 2022; Bertolotti, 2022). Mediante esta ley se plantea que la urbanización no debe sobrepasar los 1.200 m.s.n.m, para lo cual se establece un límite óptimo concertado (LOC) a partir del cual se definen diferentes zonas y se establecen permisos otorgables en función de la misma (Figura 21).

Figura 21: Área de Planificación Integrada y Sostenible de la Precordillera y Piedemonte del AMM.



Fuente: Anexo 1 de la Ley N° 9414: Pautas de Manejo y Disposiciones específicas para la planificación integrada y sostenible de la Precordillera y Piedemonte del Área Metropolitana de Mendoza”, 2022.

En las áreas urbanizadas designadas “Zonas C”, como es el caso de nuestra zona de estudio, la ley establece que los proyectos deben cumplir ciertos requisitos para obtener la aprobación ambiental de la autoridad competente. Estos requisitos comprenden la presentación y aprobación de un Estudio de Impacto Ambiental, así como la ejecución de obras de mitigación de impactos. Además, se exige la presentación y aprobación de un estudio hidrológico e hidráulico. El incumplimiento de estos requisitos impide que los organismos estatales y las empresas de servicios otorguen permisos o aprobaciones necesarios para la realización de proyectos en

dichas áreas (Ley n°9414, 2020). El cumplimiento de los requisitos ambientales y de seguridad es fundamental para proteger a las comunidades que habitan en estas zonas garantizando su seguridad y bienestar. Sin embargo, el proceso de cumplimiento puede generar algunos desafíos y complicaciones en relación al acceso a los servicios públicos como agua potable, electricidad, saneamiento, entre otros.

Bajo esta ley (N°8051), el 31 de agosto de 2017 se promulgó el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (PPOT) marcando el inicio de procesos de ordenamiento que se extenderán a lo largo de los próximos 30 años. Este plan destaca el Ordenamiento Territorial como política de estado y establece el marco que guiará la política pública y los planes de ordenamiento de los distintos municipios. El PPOT se centra en la formulación y gestión de acciones públicas y privadas que tengan como objetivo primordial mejorar la calidad de vida de la población (Gobierno de Mendoza, 2017).

El plan deseado propuesto por el PPOT destaca la importancia de abordar la movilidad como uno de sus principales aspectos. Se contempla la realización de obras viales y de infraestructuras para integrar territorialmente las localidades y mejorar el acceso a servicios y oportunidades. Además, se impulsan programas de desarrollo orientados al transporte público de pasajeros, como el "Proyecto de Movilidad Urbana Sostenible" y el Programa "Conectividad y Accesibilidad para Integrar Mendoza", que buscan mejorar la movilidad intra e interregional de manera sostenible.

Si bien el plan en general no hace diferenciación por género, al evaluar la movilidad urbana de los habitantes es crucial considerar cómo estas iniciativas pueden incidir sobre la movilidad de las mujeres en particular. Las decisiones sobre el diseño de infraestructura y el transporte público pueden tener un impacto significativo en la seguridad y accesibilidad de las mujeres en espacios públicos y durante sus desplazamientos diarios, especialmente considerando que son ellas quienes más utilizan este medio de transporte. Por lo tanto, es fundamental promover una movilidad más segura, inclusiva y equitativa para todas las personas, teniendo en cuenta las necesidades y preocupaciones específicas de las mujeres.

Sumado a esto, en 2016 se presentó el Plan Integral de Movilidad para el Área Metropolitana del Gran Mendoza 2030, el cual reconoce la necesidad de mejorar la seguridad y el servicio del transporte público y no motorizado, ya que manifiesta que

la red de tránsito actual está orientada principalmente hacia el auto individual. En respuesta a esto, busca desarrollar una red de transporte público equitativa, reducir el uso de vehículos privados, promover un crecimiento urbano compacto e incentivar la caminata y el ciclismo. Además, se enfoca en promover la movilidad sostenible mediante la expansión de infraestructura como el cambio a tecnologías no contaminantes en el transporte público, la creación de polos de Intercambio modal, la construcción de ciclovías y la implementación de un sistema inteligente de tráfico. Estas acciones buscan no solo mejorar la movilidad de los/las habitantes sino también reducir la contaminación ambiental.

En agosto de 2018, se promulgó la Ley de Movilidad Provincial N° 9086, la cual regula el Sistema de Transporte de Pasajeros y Cargas, así como las condiciones de su gestión, prestación y planificación en el ámbito provincial. Esta legislación se enmarca en un Sistema de Movilidad sostenible e integrado que abarca diversos medios y modos de desplazamiento. La prestación del servicio público de transporte se integra en el sistema de movilidad metropolitano y está sujeto a la unificación bajo la marca MendoTRAN en toda el AMM. Este sistema es el resultado de un plan de movilidad integral que comenzó a gestarse en 2007 y que comenzó a operar recién en enero de 2019.

En relación a nuestra área de estudio, a pesar de la incorporación de nuevas frecuencias y recorridos en los últimos años, el sistema aún presenta deficiencias significativas, siendo uno de los principales desafíos identificados por el PMOT, tanto a nivel municipal como en el área de Vertientes del Pedemonte en particular. Este sistema no cubre completamente el área de estudio, dejando barrios sin cobertura de transporte público y presentando frecuencias bajas que resultan en largas esperas, especialmente durante los fines de semana.

Por otro lado, la ley establece que las paradas de transporte deben cumplir con las directrices del Manual de Legibilidad del Sistema Intermodal de Transporte de Mendoza, el cual detalla criterios específicos sobre el diseño, la información proporcionada y otras características de las paradas. Sin embargo, en nuestra área de estudio, como se detallará más adelante, son pocas las paradas que cumplen con estas especificaciones. Muchas carecen de refugio, ofrecen información poco clara y, en algunos casos, ni siquiera están debidamente identificadas.

En síntesis, considerando que las mujeres son las principales usuarias de este medio de transporte tal como se mencionó anteriormente, la mejora en el sistema de

transporte público beneficiaría enormemente la movilidad de las residentes del área de estudio, sobretodo de aquellas que dependen exclusivamente de este medio para llevar a cabo sus actividades diarias.

Posterior al PPOT, también en el año 2018, surge el Plan de Acción "Área Metropolitana de Mendoza Sostenible". Esta iniciativa resultó de una colaboración entre el Consejo de Coordinación de Políticas Públicas para el Área Metropolitana de Mendoza (UNICIPIO), el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Su objetivo central es contribuir y complementar lo propuesto por el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial, al mismo tiempo proporciona una hoja de ruta que coordina acciones estratégicas para resolver los desafíos que enfrenta la provincia en pos de lograr un desarrollo sostenible de la ciudad. Este plan aborda temas claves como la eficiencia energética, la densificación urbana, los espacios verdes, la gestión de riesgos y la movilidad sostenible (Unicipio, P.D.M, 2018).

En el contexto de nuestra investigación, es importante resaltar que el plan focaliza los desafíos presentes en el piedemonte, subrayando su notable crecimiento urbano producto de su cercanía al centro de la ciudad y a los bajos costos de los terrenos. Además, aborda las problemáticas que presenta esta zona, como la limitada infraestructura de servicios básicos y las deficientes condiciones habitacionales derivadas de sus características ambientales y su fragilidad ecológica. Asimismo, se hace especial énfasis en que la movilidad y el transporte público representan uno de los principales desafíos a enfrentar tanto en la ciudad de Mendoza en su conjunto como en sus áreas periféricas específicamente. Además, se destaca el excesivo uso del transporte motorizado en comparación con el no motorizado, un fenómeno que se evidencia en nuestra área de estudio y que se atribuye a diversos factores, tales como la distribución desigual de actividades entre los municipios del AMM, la creciente demanda de actividades y servicios concentrados en el centro de la ciudad, las largas distancias que deben recorrerse tanto dentro como entre municipios, entre otros.

Por otra parte, y en consonancia con lo establecido en la Ley 8051/2009 y tomando como referencia el "Plan Estratégico de Acción para la Gestión Integrada y el Desarrollo Sostenible de Luján de Cuyo" (PEA, 2003), el departamento de Luján de Cuyo aprobó su Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT) en el año 2019. Este plan define acciones prioritarias mediante programas y proyectos estructurantes y ha sido elaborado en consonancia con las directrices de la normativa mencionada

anteriormente, empleando estrategias de participación que incorporan a informantes clave, expertos y representantes de las comunidades distritales.

Este plan presenta un innovador modelo de desarrollo sostenible, generado a partir de la identificación de diversos problemas que existen en el departamento en general. Se llevaron a cabo numerosos talleres con la comunidad con el propósito de priorizar la participación de los/las vecinos/as en la fase de diagnóstico y definición del modelo deseado. Sin embargo, al sistematizar los datos, no se abordaron específicamente las dificultades que enfrentan las mujeres para llevar a cabo sus tareas cotidianas, a pesar de no contar con las mismas oportunidades que los hombres.

En relación a las problemáticas identificadas en el PMOT, la movilidad y la conectividad se perfilan como uno de los principales desafíos a abordar. En ese sentido, se propone la creación de un sistema de conectividad interno y externo para mejorar la accesibilidad territorial local adoptando un enfoque de movilidad multimodal y fortaleciendo la conexión con las redes provinciales, nacionales e internacionales. Además, un objetivo específico del plan es diseñar un nuevo esquema de conectividad y movilidad urbana, aprovechando las inversiones y proyectos en marcha en el AMM con la intención de disminuir la dependencia del auto. Un aspecto relevante de mencionar es que el PMOT de Luján de Cuyo aborda el concepto de movilidad urbana de manera integral colocando al peatón como eje central y contemplando todos los tipos de desplazamientos en el área; además, se incorporan las percepciones y sensaciones del usuario o peatón durante su trayecto, reconociéndolo como un aspecto esencial de la movilidad urbana.

Particularmente sobre la situación actual en Vertientes del Pedemonte, el PMOT realiza un análisis donde se destaca un acelerado crecimiento suburbano continuo impulsado por la instalación de barrios en terrenos originalmente no aptos debido a su alta vulnerabilidad ambiental y riesgos naturales. Además, indica que la zona presenta desorden urbano, carencia de servicios, riesgos naturales y problemas de conectividad. Por otra parte, señala que el distrito carece de un centro claramente definido, con servicios dispersos y limitados, reflejando un panorama de desorden y deterioro. Esta situación afecta especialmente la movilidad de las mujeres, quienes se ven obligadas a desplazarse fuera de Vertientes del Pedemonte para satisfacer sus necesidades y cumplir con sus actividades y responsabilidades diarias.

Como propuesta central, el PMOT hace referencia al desarrollo de un Centro Urbano Integral dentro de Vertientes del Pedemonte, que ofrecerá una variedad de servicios

esenciales para la comunidad. Entre estos servicios se incluyen un centro de salud, un centro de desarrollo infantil, salas de vacunación y atención primaria, además de la construcción de escuelas y guarderías infantiles. Asimismo, se promoverán actividades recreativas mediante el mantenimiento de áreas verdes y espacios públicos.

En relación a la movilidad urbana, se destaca un aumento significativo en la Zona Norte del distrito, área donde se encuentra ubicada la zona de estudio de este trabajo. Se reconoce que el rápido crecimiento urbano en Luján de Cuyo, especialmente en esta zona, se ha debido a la capacidad individual de los/las nuevos/las residentes para movilizarse, a pesar de la limitada oferta de transporte público local. Asimismo, se mencionan dificultades, tales como redes viales insuficientes y limitaciones en el transporte público (Municipalidad de Luján, 2019). En ese sentido, aunque la RP 82 y el Acceso Oeste han mejorado la situación en cierta medida, los beneficios se concentran principalmente en aquellos que poseen medios de movilidad privados. Los caminos en mal estado restringen la circulación y dificultan el acceso al servicio de transporte público, lo que resulta en una alta dependencia del auto.

A partir de la identificación de los distintos desafíos y problemas de la zona, se han propuesto políticas correctivas prioritarias para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En relación a los problemas vinculados a la movilidad, se pretende ampliar y mejorar la red vial con el objetivo de facilitar la conexión entre los barrios, asegurar el acceso a servicios básicos y establecer vínculos con otros distritos. Asimismo, el plan subraya la necesidad no solo de mejorar la calidad de los diferentes modos de transporte, sino también de crear un entorno seguro y tranquilo. Se destaca la importancia de mejorar la frecuencia y el alcance del transporte público para abordar las limitaciones actuales. Asimismo, se propone diseñar redes de seguridad en colaboración con los vecinos y mejorar la infraestructura vial, incluyendo la construcción de puentes, caminos y la transformación del camino La Unión en una columna vertebral de desarrollo. En el plano de la infraestructura vial interna, se propone el ensanchamiento y señalización de las calles principales y la designación de calles específicas para ingreso y egreso.

Estos proyectos, en caso de concretarse, generarían cambios significativos en la movilidad de las mujeres, particularmente en lo que respecta a las tareas de cuidado teniendo en cuenta que la mayoría de las actividades vinculadas a dicho motivo son realizadas por ellas fuera de Vertientes del Pedemonte debido a la inexistencia de equipamiento urbano en la zona. Al centralizar servicios como el cuidado de la salud

y el desarrollo educativo en un solo lugar, se reducirá la necesidad de desplazamientos frecuentes que realizan las mujeres, lo que podría disminuir significativamente su carga de trabajo y el tiempo dedicado a estas responsabilidades. Además, la inclusión de áreas recreativas y espacios verdes proporcionaría oportunidades para el esparcimiento y la recreación, lo que contribuiría al bienestar físico y mental tanto de las mujeres como de sus familias. Asimismo, las mejoras en el transporte público tendrían un impacto directo en la movilidad diaria de las mujeres residentes en Vertientes del Pedemonte, quienes dependen principalmente de este servicio para llevar a cabo sus actividades. En la actualidad, se ven afectadas por la ineficacia del sistema, lo que dificulta significativamente sus desplazamientos cotidianos.

En términos de infraestructura de servicios públicos, el PMOT tiene como objetivo ampliar la red de agua potable, implementar un acueducto y desarrollar un plan de financiación colaborativa para abordar el problema de la escasez de agua en gran parte del distrito. Esto tendría un impacto positivo en la comunidad en general, dado que la falta de agua es uno de los principales desafíos en la zona. Además, tendría un efecto particularmente beneficioso y directo en la movilidad diaria de las mujeres, quienes suelen ser las principales encargadas de administrar y buscar agua en caso de que los camiones de la municipalidad no logren abastecer la zona o sean insuficientes.

Por otro lado, en el ámbito de las propuestas del plan, una de las residentes locales presentó un proyecto llamado "Jerarquización del Espacio Público Peatonal del Camino de la Unión". Este proyecto sugiere la peatonalización del tramo más angosto de la calle, con el objetivo de mejorar no solo la transitabilidad y la seguridad, sino también de realzar la imagen local y fomentar la interacción social. Se contempla la inclusión de áreas forestales y la mejora de fachadas, con la intención de enriquecer la experiencia estética y recreativa del espacio público en Vertientes del Pedemonte (Escudero, 2018). Asimismo, Escudero (2018) presentó otro proyecto titulado "En la Bici", el cual se enfoca en la implementación de un servicio público de bicicletas para complementar el transporte existente, con el fin de reducir el consumo de energía, mejorar el acceso a servicios, promover la actividad física, el turismo y la participación ciudadana. Es importante mencionar que, a diferencia del proyecto anterior, aunque fue presentado en la municipalidad, no está incluido en el PMOT.

La creación de caminos peatonales y la instalación de infraestructura para bicicletas mejorarían notablemente las condiciones de desplazamiento para las mujeres que

se trasladan a pie o utilizan el transporte público, permitiéndoles hacer uso combinado de ambos medios. Además, la mejora del entorno urbano, mediante la promoción de espacios seguros y atractivos, estimularía la interacción social en el espacio público, lo que posiblemente aumentaría la sensación de seguridad y pertenencia en la comunidad.

Al margen de las orientaciones plasmadas en los distintos instrumentos de planificación que afectan el área de estudio, en líneas generales puede sostenerse que las políticas, proyectos, planes y estrategias vinculados con la movilidad urbana suelen concentrarse predominantemente en los aspectos relacionados con los medios de transporte, dejando de lado otros aspectos igualmente importantes que influyen en la experiencia de la movilidad de las personas. Entre estos aspectos, se encuentra el estado del equipamiento urbano, que abarca elementos como la calidad de la iluminación en calles y espacios públicos, el estado de las veredas, la presencia y disposición de árboles y vegetación, entre otros. Además, son pocas las veces que se consideran las percepciones subjetivas de las personas en relación con la movilidad urbana, las cuales pueden estar vinculadas con aspectos como la sensación de seguridad, la comodidad, la conveniencia y la accesibilidad de los espacios y servicios urbanos, siendo éstas un eslabón constitutivo de las prácticas de movilidad entendidas como un todo.

Asimismo, detectamos que el género no constituye una categoría de análisis relevante para los distintos documentos que tematizan la movilidad en el AMM. Las líneas de acción mencionadas anteriormente no suelen diferenciar entre géneros al abordar las problemáticas relativas a la movilidad. Este déficit no atenta contra el hecho de que la concreción de muchas de esas recomendaciones mejoraría la calidad de vida de las mujeres que viven en nuestra zona de estudio y aliviarían muchas de sus dificultades a la hora de desplazarse en forma cotidiana. Sin embargo, consideramos fundamental que las políticas públicas en materia de movilidad urbana incorporen el análisis de género y reconozcan las necesidades y realidades de las mujeres como un objeto particular del Ordenamiento Territorial. Esto implica atravesar la planificación y diseño de políticas y proyectos de movilidad a través del enfoque de género, asegurando que se tomen en cuenta las experiencias y perspectivas de las mujeres en la toma de decisiones y la asignación de recursos. Esta mirada integral no sólo es urgente para promover una movilidad más inclusiva y equitativa, sino también para contribuir a la construcción de una ciudad más habitable para quienes la usan y producen a diario.

3. MUJERES EN MOVIMIENTO

En el segundo capítulo se ahondó en las características del soporte urbano y se realizó un análisis introductorio sobre cómo estas particularidades inciden en la movilidad de las mujeres en el área de estudio. En este capítulo nos adentramos aún más en la relación entre el soporte urbano y la movilidad de las mujeres, con un enfoque específico en las disparidades de género. Así se explora cómo el soporte urbano influye de manera diferenciada en los desplazamientos de mujeres y hombres, y cómo estas diferencias pueden impactar en sus vidas cotidianas y oportunidades.

Tal como hemos señalado a lo largo de este trabajo, la movilidad cotidiana de las mujeres presenta diferencias significativas en comparación con la de los hombres. En concordancia con estas observaciones existe una serie de factores que afectan tanto los patrones de movilidad de las mujeres como sus percepciones sobre el espacio y las estrategias que aplican a la hora de usar y transitar estos lugares (Jirón, 2007).

A partir de los datos recopilados en las observaciones en campo, relevamientos, entrevistas y encuestas realizadas se pueden vislumbrar las características, los patrones de movilidad y el uso del espacio público que ejecutan las mujeres que habitan el área de estudio.

3.1. Infraestructura, red vial, medios de transporte y desigualdad de género

Tal como se mencionó en el segundo capítulo, la Ruta Provincial 82 emerge como una infraestructura vital para la movilidad de las mujeres del área de estudio, delineando una relación estrecha entre la accesibilidad a esta vía y la dinámica diaria de las residentes. Tanto aquellas que disponen de vehículo propio como las que dependen del transporte público encuentran en esta arteria un eje crucial para la realización de sus actividades cotidianas.

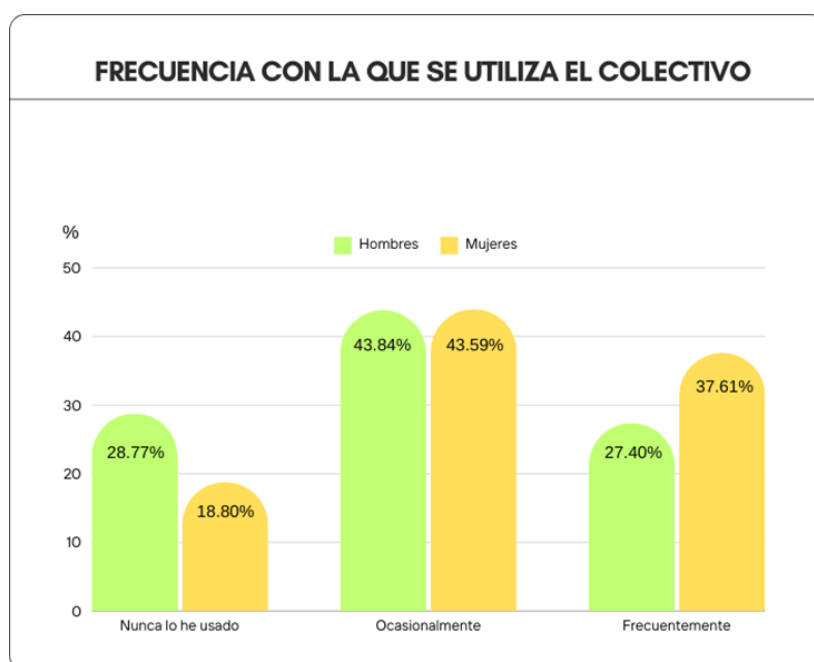
Para las mujeres con acceso a un vehículo particular, la RP 82 se convierte en el corredor principal que conecta sus hogares con los diversos puntos de interés en su rutina diaria. Este acceso directo les brinda una mayor autonomía y flexibilidad en sus desplazamientos, permitiéndoles gestionar su tiempo de manera más eficiente y adaptarse a sus necesidades específicas, ya sean laborales, educativas o de ocio. Las mujeres que dependen del transporte público enfrentan desafíos adicionales en su movilidad debido a la acotada disponibilidad de servicios que llegan hasta Vertientes del Pedemonte y las limitaciones propias de la infraestructura vial existente. La escasez de rutas de colectivos que abarquen el distrito obliga a muchas de ellas a dirigirse hacia la RP 82 para acceder a una red más amplia de transporte público. Esta situación puede implicar largos tiempos de espera en paradas de colectivos dispersas o, en casos más extremos, la necesidad de caminar distancias considerables desde sus hogares hasta los puntos de conexión en la ruta. En este sentido, es importante destacar que la falta de acceso equitativo al transporte público puede exacerbar las desigualdades de género en la movilidad urbana. Aquellas mujeres que se ven obligadas a caminar largas distancias hasta las paradas de colectivos en la RP 82 corren un mayor riesgo de experimentar situaciones de inseguridad, especialmente durante horas nocturnas o en áreas poco iluminadas. Además, este desequilibrio en la accesibilidad al transporte público puede limitar las oportunidades de empleo, educación y participación social para las mujeres en Vertientes del Pedemonte, perpetuando así ciclos de exclusión y marginalización.

Los medios de transporte son los métodos o vehículos que emplean las personas para llevar a cabo sus desplazamientos diarios. Examinar la movilidad desde esta perspectiva ayuda a comprender qué medios de transporte son más utilizados y, por lo tanto, posibilita la evaluación y consideración de las áreas que requieren mejoras tanto en las redes de transporte como en la infraestructura vial (EMOP, 2021).

El análisis de los datos obtenidos a partir de las encuestas revela notables diferencias en cuanto a los medios de transporte que los/las habitantes de la zona de estudio utilizan para llevar a cabo sus actividades diarias. Los medios que fueron considerados en el estudio incluyen el colectivo, el taxi o remis, el auto o moto (ya sea como conductor o acompañante), y el desplazamiento a pie. Para evaluar la frecuencia con la que los/las residentes utilizan los diferentes medios de transporte se implementaron tres categorías distintas: "nunca", "ocasionalmente" y "frecuentemente".

En el caso del colectivo se evidencia una disparidad entre hombres y mujeres en términos de su uso (Figura 22). El 28,77% de las respuestas obtenidas por hombres indica que nunca han utilizado el colectivo como medio de transporte, mientras que, en el caso de las mujeres, este porcentaje desciende significativamente al 18,80%. En el caso de las personas que utilizan ocasionalmente este medio de transporte vemos que existe una distribución más equitativa en relación al resto de las variables ya que en los hombres ese porcentaje está representado con un 43,84% y en las mujeres con un 43,59%. Por último, en lo que respecta al uso frecuente del colectivo, el 27,4% de los hombres y el 37,61% de las mujeres optan por esta modalidad de transporte.

Figura 22: Frecuencia con la que se utiliza el colectivo.



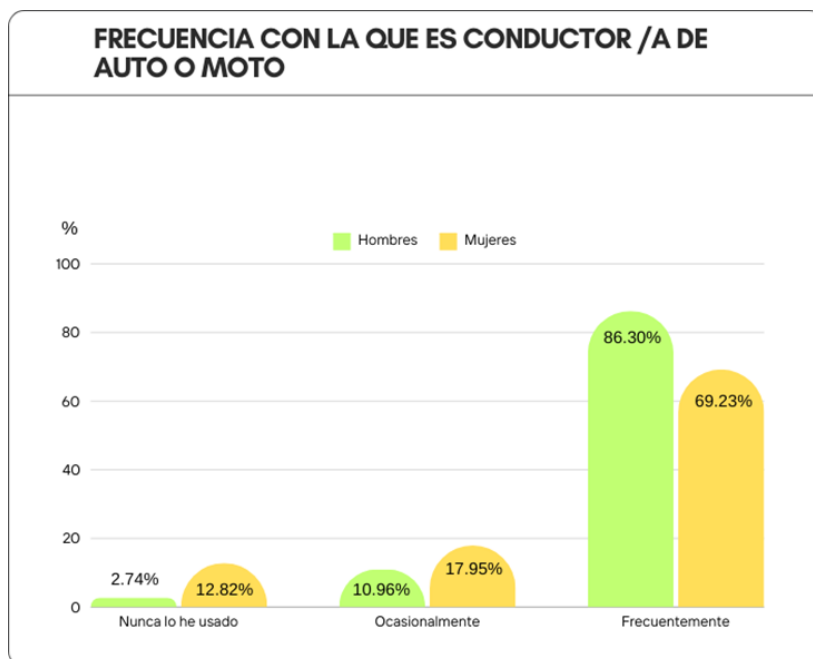
Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las encuestas realizadas en el área de estudio, 2023.

Esta diferenciación en el uso del transporte público se corresponde con los datos expresados en la Encuesta de Movilidad Origen-Destino realizada en la provincia de Mendoza durante el año 2021, donde se indica que las mujeres utilizan en mayor medida el transporte público en comparación con los hombres: un 28,7% contra un 18,4% respectivamente.

Asimismo, los diversos estudios especializados en el tema (Villagrán, 2014 y 2017; Colectiu Punt 6, 2019, Kunieda y Gauthier, 2007) también señalan esta disparidad entre hombres y mujeres en lo que respecta al uso del transporte público, resaltando los desafíos adicionales que enfrentan las mujeres al usar este medio y cómo esto influye en sus elecciones de movilidad, limitando su acceso a diferentes actividades y recursos en comparación con los hombres.

Otras de las discrepancias aparecen al analizar los datos en relación al uso del auto/moto como medio de transporte (siendo conductor/a del mismo) (Figura 23). A partir del análisis de las encuestas podemos observar que el porcentaje de hombres que nunca ha utilizado estos medios como transporte es de apenas 2,74% mientras que en el caso de las mujeres ese porcentaje aumenta a un 12,82%. En la misma línea, un 86,3% de los hombres encuestados asegura que utiliza el auto con regularidad, en contraste con el 69,23% de las mujeres. Esto significa que, en proporción, los hombres que utilizan frecuentemente el auto representan un 24% más que las mujeres.

Figura 23: Frecuencia con la que es conductor/a de auto o moto.



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las encuestas realizadas en el área de estudio, 2023.

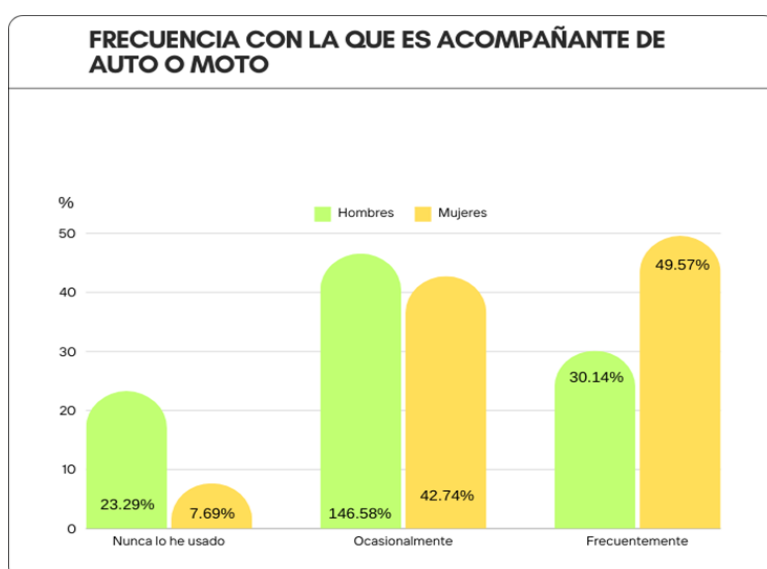
Estos datos también se corresponden con la información arrojada por la ya citada Encuesta de Movilidad Origen-Destino del 2021, donde el análisis muestra que el uso de auto ocupa un lugar preponderante tanto para hombres como para mujeres. No

obstante ello, mientras que los primeros lo utilizan en un 51,8%, en las mujeres esta cifra cae al 39,1%.

A pesar de los avances en la igualdad de género y la creciente participación de las mujeres en la conducción de vehículos, los datos presentados ponen de manifiesto la existencia de notables diferencias en el uso de autos entre hombres y mujeres. Esta disparidad es un indicador importante a considerar, especialmente en el contexto del área de estudio, donde el auto desempeña un papel central en la organización y planificación de las actividades cotidianas así como en la posibilidad de llevarlas adelante.

En cuanto a la frecuencia con la que los/las encuestados/as se desplazan como acompañantes en autos o motocicletas, los datos revelan diferentes patrones y una clara disparidad entre hombres y mujeres (Figura 24). Al observar el uso frecuente de este medio de transporte, el 30,14% de los hombres emplea esta modalidad de forma constante, en comparación con el 49,57% de las mujeres que lo hacen, lo que indica que proporcionalmente hay un 64% más de mujeres que viajan regularmente como acompañantes en autos o motocicletas en comparación con los hombres. Esto sugiere que las mujeres tienden a asumir más a menudo el rol de pasajeras acompañantes en vehículos conducidos por otras personas.

Figura 24: Frecuencia con la que es acompañante de auto o moto.



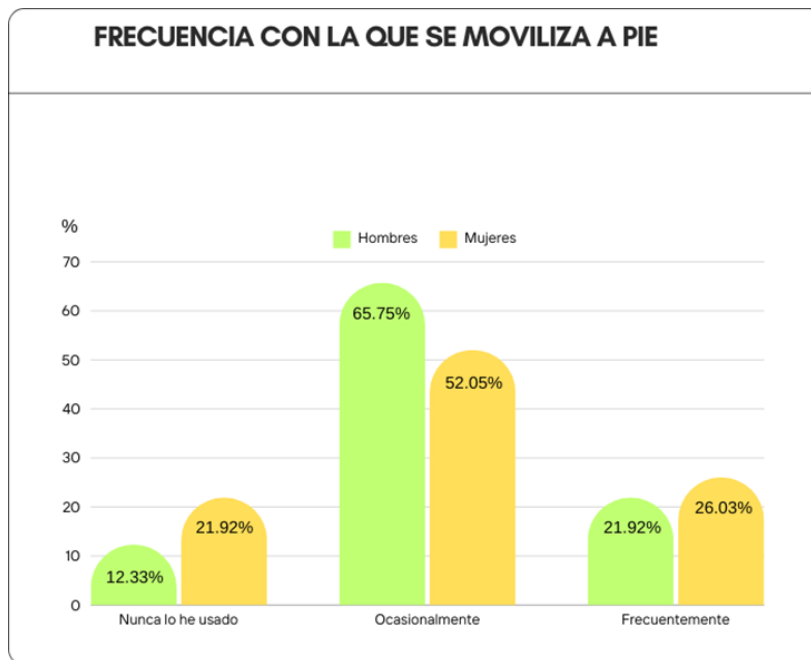
Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las encuestas realizadas en el área de estudio, 2023.

Este dato sugiere que, en situaciones en las que se comparte un auto, suele ser el hombre quien tiene la disponibilidad del vehículo, y en la mayoría de las ocasiones, es la mujer quien debe acomodarse a ese reparto desigual de los medios de movilidad que disponen los hogares. En esa línea, la literatura especializada en el tema indica que las licencias de conducir son menos frecuentes entre las mujeres en comparación con los hombres, lo que resulta en que muchas de ellas viajen en vehículos como pasajeras acompañantes (Villagrán, 2014 y 2017; Colectiu Punt 6, 2019; Giglio, 2019).

Por otra parte, en lo que respecta al uso de la bicicleta como medio de transporte es importante mencionar que en general son pocos los hombres y mujeres que se movilizan en este medio. Esto se debe principalmente a las largas distancias que deben recorrer diariamente y a la falta de condiciones seguras y eficientes para hacerlo en el área de estudio. Como se mencionó anteriormente en el capítulo previo, la ausencia de ciclovías y el mal estado general de las calles dificultan considerablemente el desplazamiento en bicicleta en la zona.

Finalmente, en cuanto a la frecuencia de desplazamientos a pie (figura 25), el 12,33% de los hombres encuestados nunca ha utilizado esta forma de movilizarse, mientras que este porcentaje es más alto, ascendiendo al 21,92%, en el caso de las mujeres. Ahora bien, al analizar el uso frecuente de los desplazamientos a pie resalta que el 21,92% de los hombres se mueven bajo esta modalidad, mientras que, en el caso de las mujeres, este porcentaje sube al 26,03%. Aunque la diferencia en el uso frecuente no es sustancial, indica una tendencia en la que las mujeres tienden a optar con mayor regularidad por la caminata como medio de transporte en comparación con los hombres.

Figura 25: Frecuencia con la que se moviliza a pie.



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las encuestas realizadas en el área de estudio, 2023.

A pesar de que la bibliografía especializada en el tema sugiere que la caminata es mayormente utilizada como medio de transporte por las mujeres (Lazo y Contreras, 2009, Villagrán, 2018; Colectiu Punt 6, 2019; Junqueira et al., 2019) en el área de estudio dicha práctica no es común. Al igual que lo que ocurre con el traslado en bicicleta, numerosas mujeres residentes en este distrito han expresado que evitan caminar debido a las desfavorables condiciones de los espacios por donde deben desplazarse, la falta de veredas adecuadas y las deficientes condiciones de las calles y las banquetas por las que transitan. Asimismo, la abundante presencia de perros sueltos en la zona agrava las dificultades de las mujeres para desplazarse con seguridad y tranquilidad. Además, existen numerosos desniveles significativos entre los terrenos que complican el caminar de manera confortable. Finalmente, otro factor que obstaculiza el desplazamiento a pie es la insuficiente iluminación en algunas áreas e incluso su completa ausencia en ciertos lugares, lo que incrementa la preocupación por la seguridad y el riesgo en la zona. Estas barreras físicas y de infraestructura limitan la elección de caminar como una opción viable de transporte para las mujeres que habitan la zona y achican, por lo tanto, las diferencias registradas en otros estudios en relación a este medio de movilidad.

3.1.1. Experiencias diferenciales de movilidad: el auto en el centro de las diferencias

Al margen de las diferencias cuantitativas en el uso de los medios de transporte, al interior del área de estudio la posesión o la ausencia de recursos de movilidad propios marcan itinerarios desiguales. En efecto, quienes cuentan con un vehículo particular, los datos de las entrevistas indican de manera contundente que la disponibilidad de un auto es esencial para llevar a cabo y cumplir con todas las actividades programadas de las rutinas, tales como llevar a sus hijos/as a la escuela, ir al trabajo, hacer las compras, trámites, entre otras. En palabras de una de las mujeres entrevistada:

“...me pasó que me robaron el auto en un momento y tuve que estar a pie, pero afortunadamente mis padres se habían mudado de Chacras al terreno de al lado de mi casa, que lo habían comprado como una inversión, después cuando mi papá se jubiló alquiló la casa de Chacras y se vino a vivir acá al piedemonte, y entonces lo tenía cerca, pero bueno, ya también era mayor. Yo entro a las 7 de la mañana al trabajo, o sea que lo que sí tuve que hacer es coordinar con un compañero que vivía en Chacras. Entonces mi papá me llevaba hasta Chacras, con ese compañero íbamos juntos al trabajo y después me volvía y me dejaba en la GNC y mi papá me buscaba por ahí. Bueno, fue así un mes que me quería morir, porque era como estar paralítica.”

Este testimonio evidencia cómo la ausencia temporal del vehículo impactó drásticamente en su movilidad y en su capacidad para llevar a cabo sus actividades cotidianas de manera efectiva. Por su parte, algunas entrevistas también señalan la importancia del auto en la vida cotidiana de las mujeres:

“Me manejo en mi auto. Eventualmente, alguna vez, he usado el transporte público, pero me deja a 600 o 700 metros de mi casa, lo que no resulta conveniente si llevo alguna carga, si es de noche, si hace frío o llueve. Si no puedo manejar o si se rompe el auto, no tengo manera de moverme. Si no tengo auto, entonces quedo completamente aislada”.

En la misma línea, las entrevistadas que comparten vehículo resaltan la escasez de opciones de transporte público en su área, lo que refuerza aún más la importancia del vehículo propio en su movilidad diaria. En sus palabras:

“No llega el transporte público hasta acá, nada. Así que, o tengo auto, o tengo auto. Con vehículo tenés que salir de acá, no hay otra, 4 Kilómetros hay hasta la

parada del micro. Mi pareja recorre 60 kilómetros ida y vuelta todos los días, es un montón, es re necesario el vehículo.”

Estas experiencias subrayan el rol esencial que desempeña el auto en la vida cotidiana de estas mujeres, así como las dificultades y limitaciones que enfrentan cuando no cuentan con este recurso. El acceso diferencial a los medios de transporte juega un papel determinante en la movilidad de las personas que residen en áreas suburbanas. Las barreras presentes en el territorio y la falta de disponibilidad de un vehículo alteran significativamente las rutinas de movilidad diaria de los/las habitantes (Gutiérrez, 2008). Como se mencionó anteriormente, en muchos casos, el vehículo es compartido con otros miembros del hogar, lo que da lugar a una interesante dinámica de coordinación. En estas circunstancias, la disponibilidad del auto se convierte en un factor central que influye en la planificación de las actividades diarias, las cuales se organizan teniendo en cuenta la disponibilidad del vehículo.

Tal es el caso de una entrevistada de 48 años que reside con su esposo y realiza su trabajo y estudios de manera virtual. Ambos comparten un auto, por lo que cuando la entrevistada necesita desplazarse a la ciudad cada dos semanas debido a compromisos relacionados con sus estudios, coordina con su esposo el uso del vehículo para llevar a cabo sus actividades. Dado que su esposo está jubilado y no necesita tanto el auto, a menudo se une al viaje para aprovechar la oportunidad y realizar trámites o visitar amigos en la ciudad. Si bien en este caso en particular se advierte una coordinación relativamente equitativa sobre el uso del vehículo, en muchas ocasiones las mujeres se ven obligadas a ajustar sus salidas según los tiempos y recorridos mayormente planificados por los hombres, quienes suelen cumplir el rol de conductores principales o usuarios principales del vehículo. Esta dinámica refleja una distribución desigual de poder en la toma de decisiones sobre la movilidad, donde las necesidades y preferencias de las mujeres pueden quedar subordinadas a las de los hombres, limitando su autonomía y libertad de movimiento.

Asimismo, según los datos de entrevistas, existen situaciones en las que las entrevistadas son amas de casa y residen junto a su pareja. Ambas/os comparten un vehículo, el cual es esencial para el hombre que trabaja fuera de casa, ya que lo utiliza diariamente para trasladarse al trabajo ubicado en la ciudad de Mendoza. Al vivir en una distancia considerable de la zona comercial en la calle La Unión; el negocio más cercano se encuentra a 4,5 km. Por este motivo, su pareja aprovecha el camino de regreso a casa al final del día para realizar las compras necesarias. Para la entrevistada, la posibilidad de desplazarse por sí misma hasta que su pareja

regrese con el vehículo es prácticamente nula. Esto se debe a que debe recorrer largas distancias y, además, no existe transporte público que llegue hasta su barrio, lo que limita aún más sus opciones de movilidad independiente. Esta situación resalta las dificultades que enfrenta para realizar desplazamientos autónomos, enfatizando así la importancia y el papel central que juega el vehículo compartido en sus vidas cotidianas.

Se advierten también casos particulares en las entrevistas vinculadas a las mujeres que comparten vehículo con sus maridos pero no saben conducir. En los casos en los que deben trasladarse al centro de la ciudad de Mendoza dependen completamente de que su esposo o alguno de sus hijos, quienes viven cerca, la lleven en el vehículo. Sin embargo, cuando el vehículo familiar no está disponible, se enfrentan a la necesidad de encontrar alternativas de movilidad. En estas ocasiones, se ven obligadas a recurrir al uso del transporte público o a solicitar la ayuda de algún vecino o conocido para realizar sus desplazamientos. Esta situación ilustra la dependencia respecto al vehículo compartido y las soluciones imprevistas que debe encontrar cuando este no está disponible para satisfacer sus necesidades de movilidad. Como se mencionó previamente en el capítulo anterior, las mujeres que no tienen vehículo propio y dependen exclusivamente del transporte público enfrentan desafíos considerables debido a la escasa disponibilidad e ineficacia del servicio. La limitada frecuencia del mismo, la falta de cobertura en toda el área de estudio, las deficientes condiciones de las paradas, la falta de señalización clara y la ausencia de refugios y asientos en las paradas de colectivos contribuyen a hacer que el uso del transporte público sea una experiencia incómoda y agotadora.

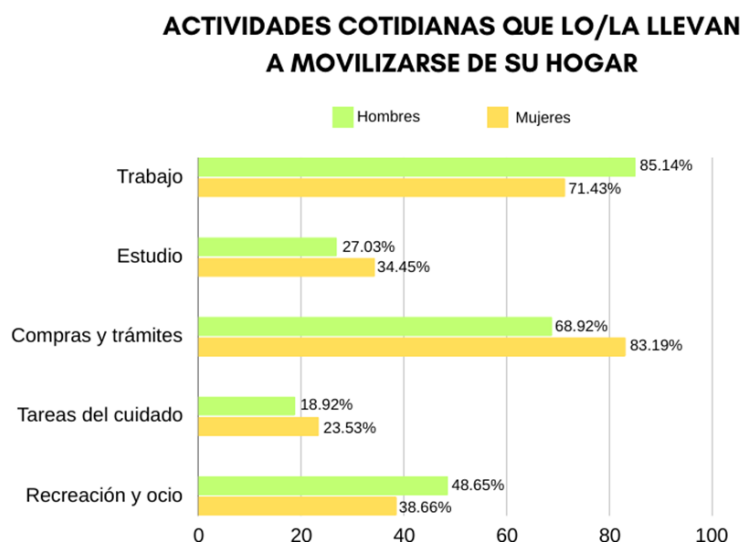
Las mujeres manifiestan que esto no solo resulta una carga adicional en sus rutinas, sino que también provoca estrés y dificultades para conciliar sus responsabilidades familiares y laborales. A menudo, estas deficiencias en el servicio implican destinar mucho más tiempo del necesario para llevar a cabo las actividades cotidianas. Estas restricciones y complicaciones en cuanto a la flexibilidad, comodidad y rapidez del transporte, ponen de manifiesto una disparidad en términos de accesibilidad que agrava las desigualdades de género en la movilidad, afectando la capacidad de las mujeres para acceder de manera equitativa a mejores oportunidades laborales, educativas y sociales.

3.2. Motivos que llevan a las mujeres a desplazarse de sus hogares: servicios básicos, equipamiento y espacios públicos.

Existen numerosos motivos que llevan a los/las habitantes del área de estudio a desplazarse de sus hogares tales como trabajo, educación, recreación y ocio, compras y trámites, tareas del cuidado, entre otros.

Se identifican únicamente dos motivos por los cuales los hombres se desplazan en mayor proporción a las mujeres: el trabajo y la recreación y el ocio. En el resto de las actividades, son las mujeres quienes lideran en términos de movilidad en comparación con los hombres (Figura 26).

Figura 26: Actividades cotidianas que lo/la llevan a moverse de su hogar.



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las encuestas realizadas en el área de estudio, 2023.

Las mayores diferencias que se ponen de manifiesto entre los desplazamientos de hombres y mujeres están relacionadas con la movilidad de las compras y trámites y con la movilidad del cuidado. En el caso de las movilizaciones relacionadas a las compras y a los trámites, existe un 68,92% de los hombres que se movilizan a causa de esta actividad y en el caso de las mujeres ese valor crece a un 83,19%. Esto significa que un 20% más de mujeres se movilizan para realizar esta actividad.

En lo que respecta a las movilidades vinculadas al cuidado, el 18,92% de los hombres se desplaza para llevar a cabo estas actividades, mientras que, en el caso de las mujeres, este valor asciende al 23,53%. Estos datos del área de estudio conciben con la Encuesta de Movilidad Origen Destino que se realizó en el año 2021 en el AMM donde el análisis de los motivos de viaje muestra que las mujeres tienden a hacer más viajes no relacionados con el trabajo en comparación con los hombres (sólo un 29,1% son viajes por trabajo, contra el 48,7% de los varones). Otro aspecto a destacar es el relacionado a la “movilidad del cuidado”, las mujeres realizan viajes con motivo de acompañar/buscar a alguien en un 28,6%, mientras que los varones lo hacen en un 15,6%.

Por otra parte, estos patrones en la movilidad de las mujeres resaltan una realidad que ha sido previamente subrayada en la literatura especializada en el tema: la marcada desigualdad en la distribución de las responsabilidades domésticas y de cuidado, en la cual las mujeres desempeñan un papel preponderante (Jirón Martínez, 2007; Junqueira et al., 2019; Villagrán, 2014). Este desequilibrio en la división de tareas se refleja en un incremento en la movilización de las mujeres ya que deben llevar a cabo múltiples actividades para poder cumplir con sus responsabilidades relacionadas con el hogar y el cuidado. En relación a las mujeres que forman parte del mercado laboral, es fundamental destacar que la gran mayoría de ellas trabajan fuera del distrito, en su mayoría en departamentos cercanos como Godoy Cruz, el centro de Luján de Cuyo y en algunos casos, la ciudad de Mendoza.

En cuanto a las compras para el mantenimiento del hogar, en la mayoría de los casos son las propias mujeres quienes se encargan de estas responsabilidades. Las mujeres que optan por realizar sus compras en el interior del distrito lo hacen en los negocios que concentra la Calle Unión, ya que es ahí donde se concentra la mayor parte de los comercios que ofrece la zona. Las personas que viven en zonas alejadas del centro de Vertientes del Pedemonte, ubicadas a varios kilómetros de distancia de la Calle Unión, enfrentan desafíos significativos. Para aquellas sin acceso a un vehículo, estos desafíos son aún más pronunciados, ya que deben depender del transporte público o enfrentarse a largas caminatas desde sus hogares hasta el área comercial donde desplazarse a pie con cargas por las calles y aceras resulta particularmente difícil debido a las condiciones de las mismas.

Por otra parte, a pesar de que la oferta comercial del área de estudio ha crecido y se ha diversificado en los últimos tiempos, muchas de estas mujeres prefieren hacer sus compras fuera del distrito. Esto se debe a que la oferta en sus barrios es limitada, de

menor calidad e incluso inexistentes en algunos barrios. Otro motivo, mencionado repetidamente por las mujeres que participaron de nuestra investigación está relacionado con la organización y optimización del tiempo. Tanto aquellas que poseen un vehículo particular como quienes se movilizan en transporte público, aprovechan sus salidas diarias, ya sea para ir a trabajar, realizar trámites o llevar a sus hijos/as a la escuela, como oportunidades para realizar sus compras en comercios ubicados en esas zonas. Esta estrategia, además de permitirles ahorrar tiempo, les brinda acceso a una mayor variedad y calidad de productos, así como a mejores precios.

Según los datos analizados de las entrevistas, las mujeres que forman parte de las familias que cuentan con un vehículo particular para realizar sus actividades cotidianas enfrentan diversas dificultades. Tal es el caso de la entrevistada que señala que su marido trabaja fuera de la provincia durante varios días, mientras ella cuenta con la disponibilidad del vehículo y lo utiliza diariamente para llevar y traer a sus hijas/os del colegio, así como para realizar las distintas tareas relacionadas con el mantenimiento del hogar. En palabras de la entrevistada:

“Yo acá compro todo cuando salgo. Cuando salgo compro todo en Luján. En la esquina de la escuela de ella tengo la carnicería, tengo la verdulería, si tengo que comprar algo más me voy a los chinos. Pero yo llego a las 8 de la tarde acá todos los días con todo comprado para al otro día hacer la comida.

Acá atrás hay un kiosco. Digamos un kiosco, la señora es una mujer que es sola y tiene un negocio, entonces hay muchas cosas que no tiene, por ejemplo, aceite, ya hace casi tres meses que no tiene. Te quedaste sin cigarrillos, bueno, vamos a comprar cigarrillos, tiene Red Point nomás, además siempre tiene todo más caro. Sabe traer una bolsa de 3 kg de papa, por si alguien le pide papa, tortitas no trae porque como no le compran, ella no va a estar perdiendo.

Ella (señala a su hija menor) sale a las 18, y ella a las 19.20 (señala a su hija mayor), en ese momento yo hago todo, porque si no mi amiga se aburre en el auto, entonces, hacemos las compras y después venimos con todo.”

Por otro lado, las mujeres que dependen del transporte público para trabajar y realizar tareas de cuidado deben realizar desplazamientos diarios para adquirir productos necesarios para las comidas. Al respecto, la entrevistada señala:

“Él y él son mis mejores amigos (Señala los freezer). Yo compro todo abajo. Cuando estoy en Chacras, cuando estoy en Luján, cuando estoy en Ciudad, me abastezco. Acá cerca hay un solo negocio, no está siempre abierto, no está bien abastecido tampoco, tiene muy poquitas cosas, entonces, es como que acá no podés tener el referente de bueno no importa, compro después arriba, porque arriba no vas a conseguir. Entonces, por ejemplo, yo acá tengo, maple, nunca me compro media docena, no. Tengo cantidad, acá carne, verduras cocidas, tengo pan, tengo todo. Tengo todo, todo, todo. Entonces si hay 2 o 3 días que está la posibilidad que no tengo que bajar, yo sé que acá tengo para hacer comida, me organizo con los freezer. Voy comprando de a poco porque muchas veces, bueno, queremos comprar algo que no sea congelado, algo que sea fresco y bueno. En ese caso, compro la cantidad justa para ese día. Antes compraba en mayorista, pero ahora no, no llego a esos números. A mí me pagan por día o por semana, entonces no tengo forma de encontrarme con una plata como para decir bueno voy una vez al mes y hago economía.”

En lo que respecta al acceso a servicios educativos, como hemos mencionado, el distrito carece de instalaciones destinadas a este fin, lo que obliga a las residentes a enviar a sus hijos/as a instituciones ubicadas en departamentos como Luján de Cuyo, Godoy Cruz o ciudad a distancias que pueden variar entre 5 y 15 km dependiendo de la escuela. Esto afecta y condiciona de forma directa la movilidad de estas mujeres ya que son generalmente ellas quienes se encargan del traslado de los/las niños/as.

Asimismo, una situación similar se presenta en cuanto al acceso a servicios de salud. Debido a la inexistencia de equipamiento sanitario en el distrito, las mujeres se ven obligadas a trasladarse hacia los departamentos más cercanos para recibir atención médica. Aquellas que dependen del transporte público enfrentan dificultades significativas en comparación con las que cuentan con vehículo propio, debido a la ineficiencia del sistema y al tiempo adicional que deben invertir en estas actividades afectando y condicionando sus rutinas diarias.

3.3. Poligonales, centrífugas y motorizadas: caracterizando la movilidad de las mujeres de Vertientes del Pedemonte

El área de estudio abarca a una población con una amplia diversidad social y económica. En ese sentido, las mujeres que forman parte de esta población no constituyen un grupo homogéneo, sino que presentan condiciones diferenciales que se manifiestan en sus patrones de movilidad. Las experiencias de movilidad de las

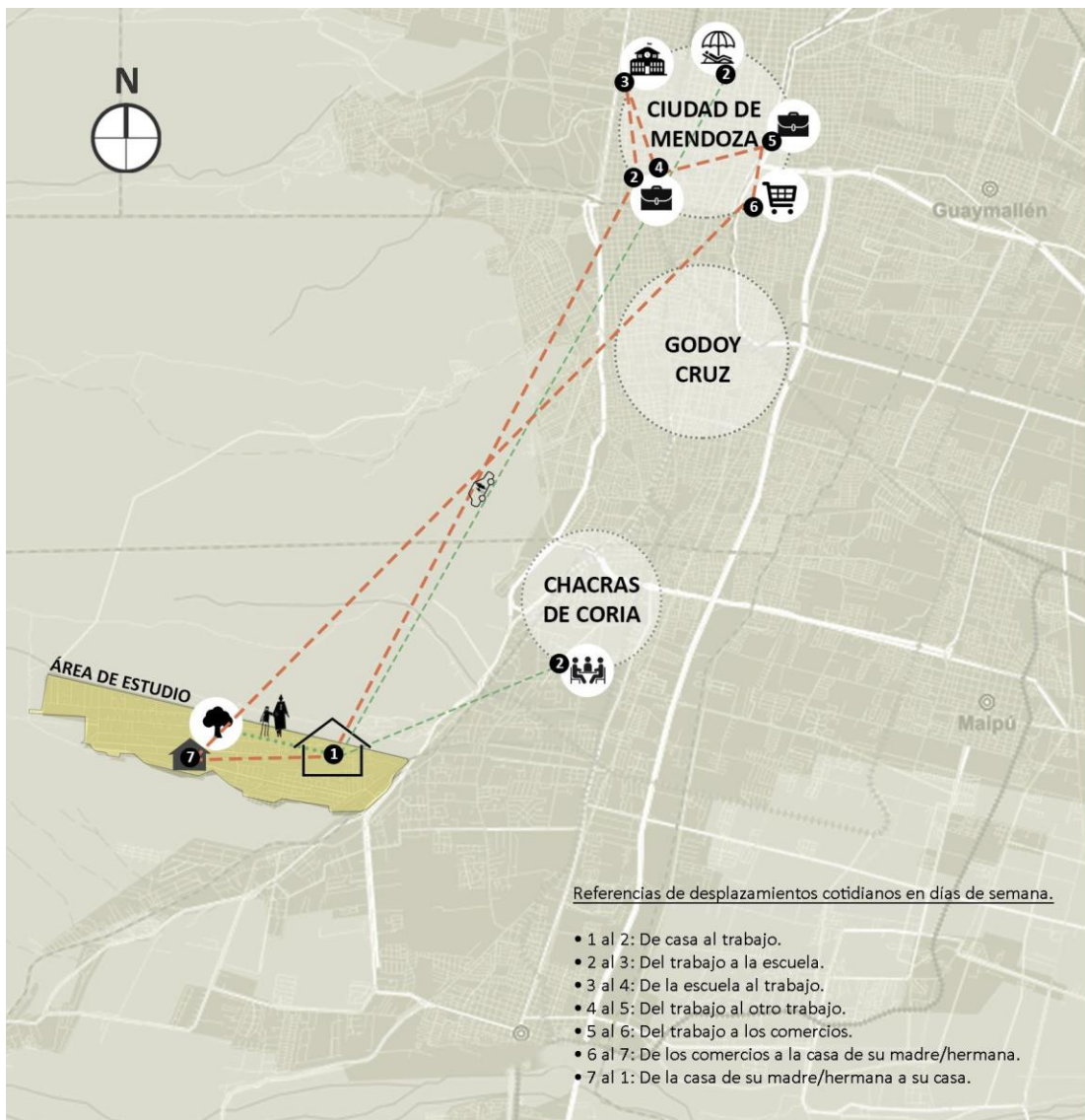
mujeres que habitan el área de estudio aparecen matizadas por factores tales como la condición socio-económica, los arreglos familiares, el momento del ciclo vital, la disponibilidad de medios de transporte, entre otros. No obstante, es posible reconocer en esa pluralidad, lógicas similares y patrones comunes que convierten a las movildades cotidianas de estas mujeres en experiencias compartidas afectadas por una serie de condiciones particulares.

Con el propósito de profundizar el análisis, a continuación, presentamos dos casos de estudio que nos permiten adentrarnos en la experiencia concreta de las mujeres y su gestión de la movilidad en el día a día. Seguir de cerca estos relatos no solo nos brinda una visión detallada de las diferentes dinámicas de movilidad que enfrentan las mujeres, sino que también nos proporciona un punto de anclaje para emprender una caracterización general de los patrones de movilidad que ejecutan las mujeres en nuestro área de estudio.

La entrevistada 1 es una mujer de 50 años que ha experimentado varios cambios de residencia a lo largo de su vida. La crisis del 2001 la obligó a regresar a la casa de sus padres, de la que se había independizado, hasta que tuvo la oportunidad económica de comprar un terreno y edificar en el área de estudio donde vive actualmente junto a su hijo de 10 años. Ellos residen aproximadamente a 1,3 km del ingreso principal al distrito y cuentan con un vehículo particular que es el protagonista de su movilidad cotidiana.

La entrevistada está comprometida con su comunidad local, ejerciendo el cargo de presidenta de la unión vecinal de su barrio donde se aborda una amplia gama de temas con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de todos/as los/as residentes del área. Su día está estructurado en función de diversas responsabilidades, entre las que incluye el trabajo, las tareas domésticas y el cuidado de su hijo. Para ello, organiza sus desplazamientos en torno a tres arterias principales: la Ruta 82, el Corredor del Oeste y la Avenida Boulogne Sur Mer, consideradas por ella misma como el eje central de su movilidad cotidiana (Figura 27).

Figura 27: Movilidad cotidiana de la entrevistada 1.



REFERENCIAS

- • Movilidad rutinaria en días de semana en auto.
- - - • Movilidad ocasional en días de fin de semana en auto.
- • Movilidad ocasional en días de fin de semana a pie.
- 🏠 • Residencia entrevistada.
- 🏡 • Casa de un/una familiar.
- 👤 • Actividad laboral.
- 🎓 • Actividad educativa.
- ☂️ • Actividad recreativa.
- 🌳 • Actividad al aire libre.
- 🛒 • Actividad comercial.
- 👥 • Actividad social.

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las entrevistas realizadas en el área de estudio, 2023.

Su día comienza temprano, alrededor de las 6:30 a.m., cuando junto a su hijo se trasladan desde casa hacia el centro de la ciudad, donde está ubicado su lugar de trabajo y el colegio del niño. Anteriormente, cuando su hijo aún no asistía a la escuela, lo dejaba en la guardería que le ofrecía su trabajo durante las horas laborables. En la actualidad, la entrevistada lleva a su hijo consigo al trabajo para garantizar su puntualidad, ya que debe registrar su ingreso en la institución pública en la que trabaja. Luego, lo lleva al colegio, elegido estratégicamente por su cercanía al lugar de trabajo, lo que facilita cumplir con ambas responsabilidades. Después de su jornada laboral, tres días a la semana, recoge a su hijo de la escuela y regresan juntos a casa. Los otros dos días, se dirige a su segundo trabajo, que está cerca del primero. Los días de doble jornada laboral finaliza sus actividades a las 21hs; en estos casos, su mamá o su hermana son las encargadas de recoger a su hijo de la escuela y de cuidarlo hasta que ella lo busca por sus casas, que se encuentran en el mismo distrito de Vertientes del Pedemonte.

La entrevistada 1 realiza todas las compras para el hogar fuera del distrito en el que reside. Después de recoger a su hijo del colegio, acuden a comercios cercanos al mismo o a aquellos que están de camino a casa para abastecerse de mercadería. Optan por hacer estas compras en su auto, ya que les resulta más conveniente hacerlo de paso. Además, debido a la falta de tiempo durante la semana, suelen adquirir grandes cantidades de mercadería, la cuales serían imposibles transportarlas a pie. Asimismo, una vez por semana, Valeria debe buscar agua potable para su hogar en los distritos cercanos, tarea que también lleva a cabo en su vehículo.

Durante los fines de semana, la entrevistada prefiere evitar el uso excesivo del vehículo, optando por recibir a familiares y amigos/as en su hogar o, en ocasiones, trasladarse al centro de Chacras de Coria para reunirse con ellos/as. Durante los meses estivales, la entrevistada y su hijo disfrutaban de su tiempo libre asistiendo al club, un lugar que les proporciona entretenimiento y actividades recreativas. Para llegar allí, optan por desplazarse en automóvil, ya que el club está ubicado en la Ciudad de Mendoza. Es relevante subrayar que esta práctica es una tradición exclusiva de las vacaciones de verano, momento en el que pueden dedicar más tiempo a actividades recreativas.

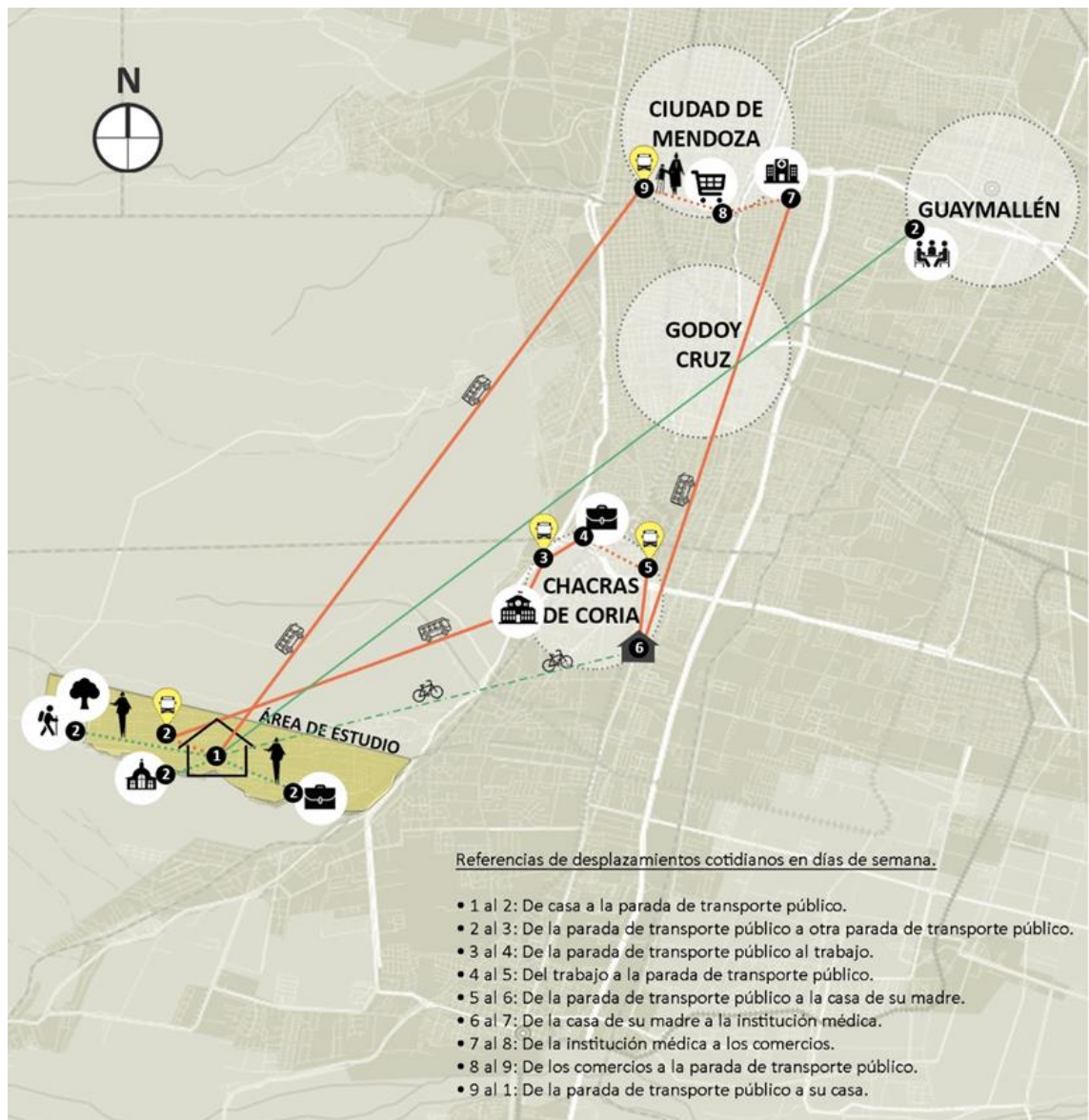
En cuanto a su movilidad peatonal, la entrevistada menciona que no es un medio que utilice habitualmente, especialmente debido a la ausencia de veredas, las condiciones de las calles y la presencia de perros sueltos, lo que no la motiva a

caminar por el área de estudio. Aunque la entrevistada depende en gran medida de su auto para desplazarse, reconoce la necesidad urgente de mejorar las alternativas de transporte público y la infraestructura peatonal en su comunidad.

Por otro lado, señala que, en general, la zona es segura, a excepción de aquellos lugares cercanos a la RP82 donde se han presentado casos aislados de inseguridad. En relación al espacio público, ella y su hijo visitan ocasionalmente la plaza principal del área de estudio. Aunque reconoce sentir cierta aprehensión debido a la presencia de personas con diferentes costumbres y edades en la plaza, hasta el momento no ha experimentado incidentes de inseguridad. Sin embargo, la principal actividad recreativa de su hijo consiste en jugar en casa de sus vecinos. La entrevistada ha establecido relaciones con otras madres del vecindario que tienen hijos de edades similares, lo que facilita la organización del cuidado entre ellas. Este apoyo mutuo le permite disfrutar de momentos para realizar otras actividades sin preocuparse por el cuidado de su hijo.

Por su parte, la entrevistada 2 es una mujer de 47 años, que reside en el área de estudio hace aproximadamente 8 años junto a su hijo de 10 años. La entrevistada 2 construyó su vivienda ubicada a 3 km del ingreso principal al distrito por Calle La Unión, en un terreno que adquirieron gracias a su familia y que comparten actualmente con algunos de sus hermanos. En el hogar no dispone de vehículo propio, pero cuentan con una bicicleta que han adquirido hace poco y que Nadia utiliza de manera ocasional. Como resultado, el transporte público es su principal medio de movilidad (figura 28). Al igual que la entrevistada 1, la entrevistada 2 desempeña un papel activo en la comunidad como catequista en la capilla del distrito y, además, es parte integrante de la delegación de su barrio, donde se dedican a llevar a cabo diversas labores en beneficio de la comunidad y trabajan para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

Figura 28: Movilidad cotidiana de la entrevistada 2.



REFERENCIAS

- | | | | |
|-------------|---|----|--------------------------------|
| — | • Movilidad rutinaria en días de semana en transporte público. | 🏠 | • Actividad laboral. |
| | • Movilidad rutinaria en días de semana a pie. | 🎓 | • Actividad educativa. |
| - - - - - | • Movilidad ocasional en días de fin de semana en transporte público. | ☂️ | • Actividad recreativa |
| | • Movilidad ocasional en días de fin de semana a pie. | 🌳 | • Actividad al aire libre. |
| - · - · - · | • Movilidad ocasional en días de fin de semana en bicicleta. | 🛒 | • Actividad comercial. |
| 🏠 | • Residencia entrevistada. | 🏥 | • Actividad sanitaria. |
| 🏠 | • Casa de un/una familiar. | 🚶 | • Actividad física deportiva |
| | | 🏪 | • Actividad religiosa |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de las entrevistas realizadas en el área de estudio, 2023.

Su día a día se estructura en función de las diversas actividades que debe llevar a cabo, que incluyen el cuidado de su hijo, sus múltiples trabajos y las labores de mantenimiento del hogar. Estas actividades tienen lugar mayormente en Chacras de Coria y ocasionalmente en la Ciudad de Mendoza.

Su día rutinario comienza temprano en la mañana, alrededor de las 7 a.m., para asegurarse de estar junto a su hijo a las 8 a.m. en la parada de colectivo, que está ubicada a menos de 100 metros de su casa. Su hijo se baja primero en la escuela ubicada en Chacras de Coria, mientras que ella continúa el recorrido en el colectivo. Nadia es enfermera, pero actualmente desempeña labores como trabajadora de hogares particulares en diversos domicilios ya que le es más rentable. En pocas ocasiones, el mismo colectivo la lleva directamente a su lugar de trabajo, pero en la mayoría de los casos debe hacer transbordo para llegar a sus destinos ubicados principalmente en Chacras de Coria.

Anteriormente, el servicio de transporte público no contaba con una parada de colectivo frente a la escuela, lo que afectaba a muchos de los niños y niñas que residen en la zona de estudio, dado que este centro educativo es uno de los más cercanos al distrito. Tras las quejas de los/as vecinos/as, se logró modificar la ruta del transporte para incluir la parada frente a la escuela. Sin embargo, el horario en que el transporte pasa por la parada del distrito coincide con la hora de entrada a clases, lo que resulta en retrasos diarios para la mayoría de los/as estudiantes. A pesar de los esfuerzos de la comunidad y las solicitudes presentadas al municipio para abordar esta situación, el problema aún persiste. En relación a la entrevistada 2, ella manifiesta su deseo de acompañar a su hijo en el traslado hacia y desde la escuela. No obstante, debido a limitaciones de tiempo, compromisos laborales y la carencia de un vehículo propio, esta opción no está al alcance de sus posibilidades.

Por lo general, después de la escuela, su hijo se dirige a la casa de su abuela, también ubicada en Chacras de Coria, donde espera a que la entrevistada 2 termine sus obligaciones laborales. Además, tres días a la semana, intenta organizarse para trabajar solo por la mañana, ya que por la tarde acompaña a su hijo a diversas terapias ubicadas en el centro de la ciudad. En caso de no poder organizar su jornada laboral, el niño viaja solo en colectivo al centro, donde su padre lo espera para acompañarlo. Estos días suelen ser extensos y agotadores, ya que salen temprano de casa y regresan cerca de las 21hs.

Los sábados por la mañana, día en que la entrevistada 2 también trabaja, la situación de utilizar el transporte público se torna complicada debido a la disminución de las frecuencias de los colectivos, lo que conlleva largos tiempos de espera. Mientras que, en un día de semana, incluyendo el transbordo, tarda aproximadamente 20 minutos en regresar a su hogar, los sábados ha llegado a experimentar demoras de hasta 2 horas.

Por otro lado, recientemente la entrevistada 2 ha adquirido una bicicleta que le permite mantenerse activa físicamente y facilitar sus desplazamientos, sobre todo durante los fines de semana, cuando el transporte público es menos eficiente. En algunas ocasiones, decide ir en bicicleta hasta la casa de su madre y luego seguir su viaje utilizando el transporte público. Sin embargo, esta elección sólo es posible cuando no tiene que llevar a su hijo consigo, por razones de seguridad y comodidad.

En relación a las compras, la entrevistada 2 manifiesta que compra todo en los comercios ubicados en Chacras de Coria, Luján de Cuyo o Ciudad que son las zonas a las que se dirige cotidianamente ya sea por trabajo o por alguna otra actividad generalmente vinculada a su hijo. Esto se debe a que cerca de su hogar hay un solo kiosco que no está siempre abierto y según señala, no está bien abastecido. Si bien, debido a su situación económica compra poca mercadería en cada negocio, se ha armado un stock que le permite siempre disponer de los productos que mayormente utiliza.

En relación a las actividades que la entrevistada 2 realiza hacia el interior del distrito se pueden mencionar aquellas que realiza como catequista en la capilla a la cual se desplaza a pie, ya que se encuentra a menos de 100 metros de su hogar. Además, dentro del distrito, también ejerce su profesión de enfermera debido a que los/as vecinos/as suelen acudir a ella para solicitar servicios como tomar la presión arterial, administrar inyecciones u otros trabajos relacionados con la atención médica. Asimismo, como mencionamos anteriormente, forma parte de la delegación del barrio, principalmente, para reclamar por la accesibilidad a servicios básicos - fundamentalmente agua potable- y mejoras para la comunidad.

En contraste con la experiencia mayoritaria de las mujeres entrevistadas, la entrevistada 2 señala un hábito recurrente de desplazarse a pie por la zona. En numerosas ocasiones, se ha visto en la situación de esperar el transporte público que transita por la RP82, optando en algunas instancias por caminar hasta su hogar como alternativa. Este desplazamiento a pie no solo surge como una solución práctica ante

la falta de transporte, sino también como una actividad placentera, ya que disfruta de la interacción con el entorno natural que la rodea.

A pesar de reconocer la existencia de incidentes aislados de inseguridad, específicamente relacionados con robos y delitos, la entrevistada no se siente intimidada al caminar por la zona. Sin embargo, su confianza se ve matizada por la preocupación ante la presencia de áreas extremadamente oscuras, donde el temor a encontrarse con animales o insectos peligrosos está presente. Además, la ausencia de veredas o la presencia de veredas en mal estado, genera una sensación de vulnerabilidad al circular por las calles, especialmente debido a la alta velocidad a la que transitan los vehículos.

Durante los fines de semana, particularmente los domingos, el único día en que la entrevistada 2 no trabaja fuera de su casa y su hijo suele estar con su padre, ella aprovecha para quedarse en casa y realizar, con la ayuda de su pareja, los arreglos y tareas pendientes del hogar que no puede abordar durante la semana debido a la falta de tiempo. Además, ocasionalmente, visita a amigos/as y familiares.

Los itinerarios cotidianos expuestos anteriormente vislumbran dinámicas distintivas que singularizan los patrones de movilidad de las mujeres que residen en el área de estudio. La comprensión de estas características es crucial para entender las diversas complejidades que asumen sus desplazamientos cotidianos. Las reflexiones subrayan la complejidad de la experiencia de movilidad de las mujeres en la zona, la percepción de seguridad y el soporte urbano. Especialmente la disponibilidad y calidad del transporte público influyen de manera significativa en sus decisiones de desplazamiento y en su bienestar general.

En primera medida, una conclusión que surge de la información recolectada es que la movilidad de las mujeres que forman parte de esta investigación es centrífuga, es decir que se desarrolla principalmente hacia el exterior del distrito. Esta dinámica está directamente relacionada con la calidad y la disponibilidad del equipamiento urbano y de los servicios públicos con los que cuenta la zona. La falta de equipamiento social y económico, identificada como una de las principales desventajas por las entrevistadas, constituye el factor primordial que impulsa a las mujeres a moverse por fuera de Vertientes del Pedemonte para poder satisfacer todas sus necesidades y cumplir con todas las actividades diarias, tales como ir al trabajo, llevar a los/as hijos/as al colegio, hacer compras, trámites, entre otras. En este sentido, es crucial destacar que la movilidad de las mujeres que residen en el área de estudio se ve

notablemente influenciada por la distancia que las separa del centro urbano de Vertientes del Pedemonte. Además, aquellas mujeres que viven en áreas más distantes enfrentan desafíos significativos, dado que a medida que nos alejamos del centro, la disponibilidad de equipamiento e infraestructura disminuye considerablemente. En las zonas más alejadas es prácticamente inexistente el equipamiento comercial, el transporte público no llega y algunos servicios básicos como la electricidad o la recolección de residuos son limitados. Para las mujeres que residen lejos del centro y que dependen exclusivamente del transporte público, se presentan limitaciones importantes, ya que inevitablemente deben caminar varias cuadras para acceder al transporte o para realizar compras en algún comercio.

La lógica de viajes hacia afuera está fuertemente determinada por las condiciones territoriales del lugar en que residen las entrevistadas. La locación geográfica del área de investigación desempeña un papel fundamental en las movilizaciones cotidianas de las mujeres, ya que la ubicación periférica que la caracteriza genera desafíos específicos en lo que respecta a la accesibilidad y la disponibilidad de servicios. Esta condición es experimentada por las mujeres con diferentes niveles de dificultad dependiendo en gran parte de las condiciones socioeconómicas con las que cuentan (Gutiérrez, 2008; Gutiérrez y Pereyra, 2019). A la necesidad de obtener recursos fuera del distrito, como el trabajo, el aprovisionamiento o el ocio, se le agregan barreras como los tiempos de traslados, las largas esperas del transporte público o los gastos económicos que insumen los desplazamientos en auto.

Como corolario, las actividades llevadas a cabo dentro del área de estudio son limitadas. Solo aquellas mujeres que viven en las inmediaciones de los establecimientos ubicados en la Calle Unión mencionan ocasionalmente la realización de compras urgentes en los comercios cercanos. Además, otra actividad ocasional que tiene lugar dentro del área de estudio está vinculada a lo social, ya que algunas mujeres, como en el caso de la entrevistada 1, han mencionado que de vez en cuando durante los fines de semana reciben visitas en sus hogares. En estos casos, no son las mujeres las que se desplazan, sino que son los familiares o amigos/as quienes optan por visitar Vertientes del Pedemonte debido a su preferencia por disfrutar de un entorno natural y escapar del caos de la ciudad.

Cabe señalar que son muy pocas las mujeres que manifestaron hacer uso de los espacios públicos y naturales del lugar. Una excepción a esto es la situación de la entrevistada 2, quien manifiesta que sale a caminar frecuentemente por la zona. Sin embargo, las mujeres entrevistadas en su totalidad, expresaron que las condiciones

del equipamiento urbano, tales como la falta de veredas, ciclovías, el mal estado de las calles, la falta de iluminación, la carencia de equipamiento público, la presencia de perros sueltos, entre otras deficiencias, hacen que la experiencia de disfrutar de los diversos espacios del distrito no sea del todo segura ni placentera. Por otro lado, es notable que pocas mujeres hacen uso de las únicas dos plazas disponibles en el área de estudio. Algunas han expresado que estas plazas se encuentran distantes de sus barrios, mientras que otras han destacado el deficiente mantenimiento de las mismas, lo que las hace poco atractivas debido a su falta de limpieza y cuidado. Además, es importante resaltar que, aunque estas plazas cuentan con senderos y mobiliario, carecen de áreas sombreadas, lo que dificulta que las mujeres puedan disfrutar del espacio, especialmente si llevan consigo a sus hijas/os. Esta falta de comodidades básicas puede disuadir a las mujeres de utilizar estos espacios públicos y afectar su participación activa en la vida comunitaria.

Otra de las características comunes que adquiere la movilidad de las mujeres del área de estudio tiene que ver con la multiplicidad de tareas y actividades que hacen a diario. Como se ha mencionado anteriormente en este trabajo, las mujeres del área de estudio se ocupan en mayor medida de las tareas asociadas al cuidado de los hijos/as y al mantenimiento del hogar. No obstante, muchas de ellas, como la entrevistada 1 y 2, cuyos casos fueron mencionados anteriormente, también desempeñan un papel activo en el mercado laboral y en la comunidad, aunque claro esta actividad no les requiera de grandes traslados y/o de traslados por fuera de Vertientes. Como resultado, esta superposición de actividades y responsabilidades lleva a que las mujeres del área de estudio realicen múltiples viajes con diversos objetivos entre un trayecto y otro, con el fin de cumplir con todas sus obligaciones y actividades cotidianas.

Esto se condice con la bibliografía especializada en el tema que señala que, en comparación con los hombres, las mujeres realizan más viajes por una multiplicidad de motivos, lo que resulta en desplazamientos de forma poligonal en contraste con los desplazamientos lineales de los hombres. Esto se debe a la forma en que las mujeres entrelazan sus diversas actividades a lo largo de su rutina diaria. Aunque los viajes de las mujeres pueden ser más cortos en algunos casos, al final del día acumulan una mayor distancia total recorrida. Además, el desgaste derivado de estos desplazamientos suele ser mayor, ya que implican más tiempo de viaje, condiciones menos favorables, entre otros factores (Lazo y Contreras, 2009; Villagrán, 2018; Colectiu Punt 6, 2019; Junqueira et al., 2019).

Esta característica típica de la movilidad de las mujeres se manifiesta claramente en los casos presentados anteriormente, donde se puede observar la formación de polígonos que resultan de los diversos desplazamientos realizados a diario. Esta situación, derivada de la multiplicidad de lugares a los que se dirigen y tareas que realizan rutinariamente, refleja la complejidad y diversidad de responsabilidades que gestionan en su vida cotidiana.

En consecuencia, las mujeres organizan su rutina y planifican sus actividades y desplazamientos con el fin de simplificar su día a día y asegurarse de llevar a cabo todas las actividades que forman parte de su jornada (Giglio, 2019). Tal como sostienen Kunieda & Gauthier (2007), ellas tienden a realizar más viajes en cadena, es decir, que cuando se desplazan intentan cumplir múltiples propósitos (Kunieda, M., & Gauthier, A., 2007).

Como hemos indicado más arriba, la lógica que asumen estos desplazamientos cotidianos determina que la movilidad de las mujeres que habitan en el área de estudio se vea considerablemente afectada por la presencia o ausencia de un vehículo privado. Aquellas que tienen acceso a uno experimentan una mayor flexibilidad y comodidad en sus desplazamientos, mientras que las que dependen exclusivamente del transporte público enfrentan desafíos significativos debido a las limitaciones y a la deficiencia del servicio.

Por otra parte, y en relación también al lugar de residencia, muchas de las mujeres entrevistadas mencionaron que su familia o parte de ella también habitan en el distrito o incluso comparten un mismo terreno. Esta convivencia es una práctica que surge de la interacción de diversos factores, que abarcan lo cultural, lo económico y lo social. En la zona de estudio, uno de los factores que predomina es el económico, ya que algunas de las mujeres entrevistadas manifestaron que comprar el terreno en conjunto fue una de las posibilidades que tuvieron para poder acceder a ello. La convivencia de varias familias en un mismo terreno o en proximidad cercana ejerce una influencia notable en la movilidad de estas mujeres. Esto se debe a que se organizan de forma colaborativa y, en el caso de aquellas con hijos/as, suelen confiar en familiares o vecinas para el cuidado de ellos/as mientras realizan actividades diarias, como el trabajo. Es importante aclarar que la mayoría de las veces son otras mujeres (familiares o vecinas) quienes asumen estas responsabilidades (INADI, 2015). Ello se evidencia en los casos previamente mencionados de las entrevistadas 1 y 2, en los que a veces sus propias madres, hermanas e incluso vecinas se encargan del cuidado de sus hijos mientras ellas están trabajando.

La movilidad peatonal, inherente a la experiencia de las mujeres en general, no es representativa en la zona debido a las extensas distancias y las deficientes condiciones del entorno urbano que dificultan los desplazamientos a pie. En términos generales, las mujeres del área de estudio expresan sentirse seguras al transitar los espacios que frecuentan en su vida diaria. No obstante, señalan algunos incidentes aislados de inseguridad, así como ciertos sectores que evitan debido a la falta de iluminación o la presencia de basurales.

En ese sentido, la condición periférica del área de estudio emerge como un factor determinante que influye en las posibilidades de movilidad, imponiendo limitaciones y desafíos adicionales a los propios de su condición de género. Dichos obstáculos se actualizan y se refuerzan de acuerdo a diversos factores como la disponibilidad de medios de transporte, el estado de la infraestructura urbana, los arreglos familiares o las condiciones de trabajo.

En última instancia, esas experiencias particulares invitan a profundizar en las intersecciones entre género, espacio y movilidad, resaltando la urgencia de políticas urbanas inclusivas y sensibles al género que permitan crear un entorno urbano donde todas las mujeres, independientemente de su situación socioeconómica, puedan transitar con seguridad, dignidad y plena autonomía.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De manera reciente las ciudades se han convertido en el lugar donde habita la mayor parte de la población mundial; sin embargo, vivir en la ciudad no significa lo mismo para todas las personas. A lo largo de la historia, hombres y mujeres han experimentado, percibido y contribuido al desarrollo de las ciudades de manera distinta, siendo las mujeres quienes han enfrentado desafíos específicos en cuanto a su acceso y participación en los espacios urbanos.

La movilidad cotidiana desempeña un papel crucial en el acceso de las personas a la ciudad, a sus diferentes territorios y a las interacciones sociales que en ella se dan, por lo que constituye un factor determinante en la reproducción de las desigualdades de género en el entorno urbano. Desde esta premisa, nuestro estudio de investigación ha abordado la compleja interacción entre movilidad y género, reconociendo que estas dinámicas están intrínsecamente ligadas y que influyen de manera significativa en la vida urbana de las mujeres. En este contexto, nos propusimos indagar las particularidades que asume la relación movilidad/género, analizando las experiencias cotidianas de movilidad y sus implicancias en la calidad de vida urbana de las mujeres que habitan un área del piedemonte del departamento de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza, con el fin de generar insumos para el Ordenamiento Territorial.

Nuestro trabajo de investigación reconoce que la movilidad es una práctica social, y que analizar únicamente los desplazamientos diarios resulta insuficiente para comprenderla en su totalidad. De este modo, con el fin de atender los objetivos de nuestro estudio nos centramos en la movilidad construida en lo cotidiano, dando prioridad a la perspectiva de las mujeres y considerando sus relatos como instrumentos fundamentales para analizar y estudiar sus experiencias urbanas, lo que nos permitió identificar una serie de elementos que influyen en los patrones de movilidad de las mujeres, así como en su percepción del espacio y en las estrategias que emplean al utilizarlo.

Desde una perspectiva metodológica centrada en las experiencias de movilidad cotidiana, nuestro enfoque de investigación se basó en el principio fundamental de considerar a las mujeres como expertas claves para evaluar y observar los espacios públicos en que desarrollan sus actividades cotidianas. A partir de nuestros objetivos, empleamos una metodología mixta que combinó técnicas cuantitativas y cualitativas para indagar de manera integral las prácticas de movilidad de las mujeres en el área de estudio. Las técnicas de recolección de datos utilizadas abarcaron herramientas documentales, conversacionales y observacionales, entrevistas semiestructuradas, encuestas, observación directa e indirecta, notas de campo, fotografías y fuentes de información secundaria.

Esta pluralidad de registros nos dio la posibilidad de acceder a las movilidades cotidianas de las mujeres como experiencias complejas que son producidas en el condicionamiento recíproco entre infraestructuras materiales, prácticas urbanas y percepciones del espacio. Una conclusión a la que nos permitió arribar esta mirada amplia es que las desigualdades de género en la movilidad no se explican por un factor en particular sino por la articulación de las distintas dimensiones en que el hecho urbano es producido: el soporte físico, las prácticas espaciales y las emociones y sentires estructuran, de manera entrelazada, la experiencia diferencial de las mujeres a la hora de moverse en su vida cotidiana.

Debido a que las mujeres que residen en el área de estudio no constituyen un grupo homogéneo, estas experiencias asumen distintos niveles de dificultad dependiendo en gran parte de las condiciones socioeconómicas con las que cuentan. A pesar de esta heterogeneidad, durante el trabajo de campo fue posible identificar dinámicas y lógicas similares, así como patrones comunes que convierten las experiencias de movilidad cotidiana de estas mujeres en vivencias compartidas.

Una de las conclusiones a las que arribamos es que las dinámicas de movilidad de las mujeres están modeladas por la desigualdad estructural en el reparto de las responsabilidades domésticas y del cuidado. El análisis de las encuestas evidenció disparidades en los motivos que impulsan a hombres y mujeres a desplazarse fuera de sus hogares; mientras que los hombres suelen moverse principalmente por trabajo y recreación, las mujeres se desplazan en mayor medida para realizar compras, trámites y tareas del cuidado. La preponderancia de las mujeres en este tipo de responsabilidades en muchas ocasiones convive con una participación activa en el ámbito laboral, por lo que la sobrecarga de tareas da lugar a una movilidad de naturaleza poligonal en la que las mujeres se ven impulsadas a realizar múltiples

desplazamientos con diferentes propósitos a lo largo del día. Esta realidad suele traducirse en una mayor distancia total recorrida, lo que puede provocar cansancio y desgaste, especialmente para mujeres que enfrentan condiciones desfavorables como la falta de un vehículo propio, la dependencia del transporte público, tener varios empleos, realizar actividades lejos del área de estudio, asumir responsabilidades de cuidado de niños/as y adultos mayores, entre otros aspectos.

Otro hallazgo relevante tiene que ver con que la movilidad de las mujeres que forman parte de esta investigación es centrífuga, es decir, se desarrolla principalmente hacia el exterior del distrito. Este comportamiento está estrechamente relacionado con las condiciones territoriales específicas de sus lugares de residencia. El carácter periférico del área de estudio desempeña un papel crucial en las rutinas de movilidad diaria de estas mujeres. La falta de planificación en estos territorios, resultado de un ciclo de expansión urbana sin control, conlleva problemas de accesibilidad y disponibilidad de servicios, lo cual agudiza las desigualdades en la movilidad de las mujeres. A la necesidad de obtener recursos fuera del distrito, como el trabajo, el aprovisionamiento o el ocio, se le agregan obstáculos como los tiempos de traslados, las largas esperas del transporte público o los costos económicos asociados con los desplazamientos en vehículo propio. Estas limitaciones tienen un impacto significativo en sus actividades cotidianas, acceso a oportunidades y desarrollo personal.

Por otro lado, otra reflexión que se desprende de este trabajo remite a la estrecha relación entre el soporte urbano y la movilidad. La falta de una infraestructura urbana adecuada en el territorio tiende a reproducir las desigualdades estructurales que las mujeres enfrentan al habitar la ciudad. El análisis del soporte urbano en el área de estudio revela una serie de deficiencias significativas en equipamiento y servicios esenciales. La red vial presenta condiciones precarias, con calles en mal estado, falta de veredas y ciclovías. En relación a los servicios básicos, el acceso es limitado y de baja calidad, destacando la falta de suministro de agua potable como el principal inconveniente. Además, el equipamiento social y económico no alcanza para dar respuesta al crecimiento acelerado de la población; no hay servicios educativos ni establecimientos de atención médica disponibles en la zona y la disponibilidad de espacios verdes y recreativos es insuficiente y no satisface las necesidades de la comunidad. En cuanto a la situación del transporte público, se destaca como uno de los principales problemas del área de estudio, ya que posee deficiencias

significativas, como una cobertura limitada, frecuencias escasas y paradas en mal estado.

Todas estas limitaciones en la infraestructura urbana plantean dificultades que alteran las experiencias de movilidad de las mujeres que residen en el área de estudio. Las condiciones de la infraestructura vial representan un desafío importante para la movilidad de las mujeres, especialmente para aquellas que se desplazan a pie hacia las paradas de transporte público o que llevan consigo cargas, niños/as o personas mayores. Además, las mujeres que se desplazan en vehículos particulares enfrentan problemas debido a las malas condiciones de las calles, lo que puede resultar en daños en sus vehículos y gastos adicionales. Asimismo, la falta de equipamiento en el área de estudio determina la lógica centrífuga de los desplazamientos previamente señalada, dado que las mujeres se ven obligadas a buscar servicios fuera del distrito para satisfacer sus necesidades.

Otra característica que está estrechamente relacionada con las particularidades del soporte urbano, es el uso de la caminata y la bicicleta como medios de transporte. Aunque la bibliografía especializada sugiere que las mujeres suelen optar por movilizarse a pie, en el área de estudio esta práctica es poco común debido a las barreras físicas y limitaciones en la infraestructura urbana. Por un lado, las mujeres deben enfrentar largas distancias diarias, lo que hace imposible caminar como opción viable; por otro, las condiciones desfavorables de los espacios por donde deben transitar complican aún más esta práctica. La presencia de perros sueltos, los numerosos desniveles, la presencia de terrenos baldíos, basurales y la falta de iluminación en ciertas áreas agrava las dificultades en este tipo de desplazamientos, afectando la seguridad y tranquilidad. De manera similar, el uso de la bicicleta como medio de transporte se ve obstaculizado por la falta de infraestructura adecuada. La ausencia de ciclovías y las malas condiciones de las calles, sumadas a las pendientes del terreno, hacen que el uso de este medio sea prácticamente inviable en el área de estudio.

En esa línea, la investigación evidenció que los medios de transporte disponibles tienen una incidencia crucial en las pautas de movilidad. A partir del análisis de las encuestas, se detectó una notable discrepancia en los medios utilizados por hombres y mujeres; las mujeres de Vertientes del Pedemonte dependen en mayor medida del transporte público en comparación con los hombres, y a pesar del aumento de mujeres en la conducción de vehículos, los hombres aún predominan en este medio de transporte. Este hecho es especialmente relevante en nuestro caso de estudio,

donde el auto desempeña un papel fundamental en la planificación de las actividades diarias. Además, es común que las mujeres ocupen el papel de pasajeras en los vehículos conducidos por otros, lo que revela que en muchos casos sus movimientos están subordinados a la rutina y la organización familiar de sus hogares.

A esta asimetría se suman las disparidades internas a la población en estudio, pues, en nuestro trabajo se advierten diferencias notables entre las mujeres que disponen de un auto particular y aquellas que utilizan el transporte público. La posesión o carencia de recursos de movilidad propios se traduce en itinerarios desiguales. Por un lado, se observa que las mujeres tienen una preferencia por los desplazamientos motorizados siempre que sea posible, ya que les brindan autonomía y flexibilidad en sus trayectos. Por otro lado, como mencionamos previamente, aquellas mujeres que deben trasladarse en transporte público enfrentan mayores obstáculos debido a las limitaciones e ineficiencias del sistema, incluyendo largos tiempos de espera que afectan su rutina diaria y organización de actividades. Además, las malas condiciones de las paradas atentan contra la seguridad y comodidad del viaje, teniendo un impacto negativo tanto en su bienestar emocional como en la calidad de vida.

Las restricciones en cuanto a la flexibilidad, comodidad y rapidez del transporte público reflejan una disparidad en términos de accesibilidad, lo que agrava las desigualdades de género en la movilidad. Estas dificultades impactan en la capacidad de las mujeres para acceder equitativamente a mejores oportunidades laborales, educativas y sociales.

Las limitaciones, desafíos y problemas mencionados son narrados como obstáculos que obligan a las mujeres que habitan el área de estudio a desarrollar estrategias diarias para sortear las dificultades inherentes a su movilidad cotidiana. Estas estrategias, diversas y adaptadas a las exigencias de su entorno y responsabilidades, son evidencia de una cuidadosa planificación en su rutina. Las mujeres residentes en el área de estudio entrelazan todas sus actividades diarias, procurando minimizar la cantidad de desplazamientos fuera del hogar y salir solo una vez al día. Para lograr esto, dan prioridad a realizar compras y otras tareas en lugares cercanos a sus lugares de trabajo o a las escuelas de sus hijos/as, lo que les permite administrar de manera eficiente su tiempo y energía. Esta planificación se vuelve aún más crucial para aquellas mujeres que residen en áreas más distantes del centro urbano de Vertientes del Pedemonte, donde la distancia a los comercios dificulta la posibilidad de realizar compras rápidas en caso de necesidad. Otra estrategia común observada en nuestro estudio es la colaboración con familiares o vecinos/as para el cuidado de

sus hijos/as, lo que les ayuda a organizar mejor sus horarios laborales. Por otro lado, aquellas mujeres que dependen del transporte público ajustan sus rutinas según los horarios de los colectivos, a menudo comenzando muy temprano para llegar puntualmente a sus destinos. Además, las mujeres residentes en la zona señalan que evitan salir de noche y zonas poco iluminadas o con poca afluencia de personas, reconociendo el riesgo que esto puede implicar para su seguridad. Estas tácticas evidencian cómo las mujeres gestionan cuidadosamente y de manera pragmática su movilidad y sus responsabilidades diarias. A menudo, dichas maniobras se desprenden de sus relatos, incluso cuando no se las considere un tema central de reflexión, lo que significa que muchas de estas asimetrías se hacen cuerpo en la movilidad de las mujeres más allá de que éstas las asuman o no como problemas particulares.

En relación a las percepciones de seguridad de las mujeres que residen en el área de estudio, es relevante destacar que la mayoría manifestó sentirse segura al desplazarse por la zona, aunque se mencionaron algunos casos aislados de inseguridad, principalmente relacionados con robos y asaltos. Sin embargo, como se señaló anteriormente, algunas expresaron sentir temor al transitar por zonas con poca iluminación o cerca de casas en construcción o terrenos baldíos abandonados. Con frecuencia, estas preocupaciones están más relacionadas con otro tipo de violencias e inseguridades presentes en los espacios urbanos. Mientras que las agresiones que afectan predominantemente a los hombres suelen carecer de connotaciones sexuales, las violencias sufridas por las mujeres suelen tener un componente sexual. Esta sensación de miedo muchas veces es generada por violencias simbólicas producidas y reproducidas en el espacio. Estas experiencias condicionan la forma en que las mujeres se desplazan por la ciudad, llevándolas a ajustar sus itinerarios, evitar ciertos horarios y/o recorridos, y restringiendo sus movimientos como una medida de precaución. Estas violencias simbólicas, son a menudo menos evidentes y, por lo tanto, poco abordadas por las políticas públicas, por lo que es de suma importancia reconocerlas y abordarlas para garantizar la seguridad y la movilidad de todas las personas en el entorno urbano.

A partir de todo lo expuesto, el análisis de la interacción entre el espacio y el género en el área de estudio pone de manifiesto cómo las dimensiones físicas y sociales del entorno moldean las vivencias, las oportunidades y las percepciones de quienes residen en él. Este hallazgo evidencia que el espacio no es neutral, sino que está configurado por construcciones sociales, culturales y políticas que impactan de

manera diferencial a hombres y mujeres, siendo las mujeres quienes generalmente han enfrentado barreras específicas en cuanto a su acceso y participación en los espacios urbanos debido a la carga adicional de las responsabilidades de cuidado y tareas domésticas, la falta de infraestructura y servicios adecuados para facilitar su movilización, así como por las preocupaciones sobre su seguridad personal, entre otras cuestiones.

En el contexto de estas dificultades, destacamos la importancia de una serie de instrumentos de planificación que influyen directa o indirectamente en aspectos vinculados con la movilidad urbana en nuestra área de estudio, como leyes, planes, proyectos y programas. No obstante, identificamos dos déficits significativos en la construcción de dichas herramientas. En primer lugar, la necesidad de ampliar la concepción de la movilidad más allá del análisis del transporte urbano, adoptando una perspectiva integral de la misma. En segundo lugar, la urgencia de incorporar al género como una categoría de análisis relevante en relación con la movilidad urbana. Esta consideración se vuelve imprescindible al partir del principio de que las experiencias de movilidad son desiguales, atravesada entre otros factores por las desigualdades de género, por lo tanto, resulta crucial entender que las mujeres no se desplazan de la misma manera que los hombres, ni por las mismas motivaciones, ni utilizando las mismas herramientas o estrategias, ni expresando las mismas sensaciones. Esto subraya la necesidad de abordar estas diferencias en el diseño de políticas y programas, asegurando así que las políticas públicas sean verdaderamente inclusivas y equitativas.

En este sentido, consideramos fundamental que las políticas públicas, especialmente aquellas relacionadas con la movilidad urbana en general y en el piedemonte, como es el caso de este estudio en particular, incorporen un enfoque de género integral. Esto implica que, desde la fase de planificación, diseño, desarrollo, evaluación, implementación y seguimiento de dichas políticas, se garantice la inclusión activa de las experiencias y necesidades de las mujeres en la toma de decisiones y asignación de recursos.

Por otro lado, creemos que comprender estas disparidades e integrar las particularidades de la movilidad de las mujeres en el Ordenamiento Territorial es importante para abordar de manera integral y efectiva las necesidades específicas. En este contexto, es crucial resaltar el potencial impacto positivo que los proyectos dirigidos a mejorar la movilidad urbana podrían tener en la vida de las mujeres, especialmente en términos de reducción de cargas de cuidado, mejora del bienestar

físico y mental, y promoción de una mayor seguridad y participación en la comunidad. En este sentido, es esencial explorar y promover iniciativas que no solo aborden las deficiencias del actual sistema de transporte público, sino que también impulsen la creación de entornos urbanos más inclusivos y seguros. La creación de espacios que tengan en cuenta las necesidades y experiencias de las mujeres no solo beneficia a este grupo demográfico, sino que también enriquece la calidad de vida de toda la comunidad urbana, fomentando la equidad, la inclusión y el desarrollo sostenible.

Por último, a partir del recorrido realizado en este estudio, entendemos que los hallazgos y conclusiones obtenidas pueden reflejar procesos similares que ocurren en otros sectores del piedemonte mendocino y, posiblemente, en otras escalas territoriales. Una dirección potencial para ampliar y continuar la investigación en el futuro sería explorar las experiencias de grupos específicos de mujeres, considerando características como la edad o la ubicación en zonas centrales urbanas. Esta expansión permitiría una comprensión más profunda de las complejidades de la movilidad de género al examinar cómo estas características influyen en los patrones de desplazamiento, proporcionando información valiosa para el diseño de políticas de movilidad acordes a las necesidades identificadas.

Bibliografía

- Abraham, E., Roig, F. A., y Salomón, M. (2005). Planificación y gestión del piedemonte al oeste de la ciudad de Mendoza. Un asunto pendiente. En A. Scoones, y E. Sosa (comps.), *Conflictos Socioambientales y Políticas Públicas en la Provincia de Mendoza* (pp. 267-295). Observatorio Regional de Conflictos Ambientales. Mendoza: OiKos Red Ambiental.
- Aguilar, Marta. (2009). Efectos de la dinámica de urbanización de las ciudades argentinas sobre la demanda de servicios municipales, aplicación del caso de aguas y cloacas. Universidad de Buenos Aires (UBA), Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU), Instituto Superior de Urbanismo (ISU). Informe Final.
- Ahmed, S. (2020). Vivir una vida feminista. *Mora*, 26(2), 121-130.
- 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*, (4), 47-58.
- Bernabeu, M. M., y Martín, F. (2019). El periurbano recreado. Urbanizaciones cerradas como nuevos híbridos en el paisaje hídrico del Área Metropolitana de Mendoza, Argentina. *Quid* 16, (11), 55-85.
- Bernabeu, M. M., Navarrete, M. J., y Ávila, A. L. (2019). La ciudad como objeto de investigación: un recorrido por los estudios urbanos sobre el Área Metropolitana de Mendoza. *Boletín de Estudios Geográficos*, 112, 47-81.
- Bernal, M. S., y Gallego, L. T. (2017). Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá. *Revista Transporte y Territorio*, (40), 9-40.
- Carraro, V., Visconti, C., & Inzunza, S. (2021). Neoliberal urbanism and disaster vulnerability on the Chilean central coast. *Geoforum*, 121, 83-92.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The sociological review*, 53(3), 539-555.
- Cedeño, M., y Delgado, M. (2017). La mujer pública, ¿tiene género el espacio público? *Nodo: Arquitectura. Ciudad. Medio Ambiente*, 11(22), 8-19.
- Ciocolleto, A. (2014). *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género*. Comanegra.
- Collectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus.
- Cosacov, N., Di Virgilio, M., y Najman, M. (2018). Movilidad residencial de sectores medios y populares: la ciudad de Buenos Aires como punto de llegada. *Cadernos Metr pole*, 20(41), 99-121.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move. Mobility in the modern western world*. London: Routledge.

- Dalla Torre, J., y Ghilardi, M. (2019). Situaciones de segregación y fronteras simbólicas intraurbanas en el Área Metropolitana de Mendoza. En E. Salizzi, y J. Barada (comps.), *Fronteras en perspectiva, perspectivas sobre las fronteras*. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.
- DEIE. (2020). *Estimación de población al 1º de Enero de cada año según departamento, por edad y sexo. Años 2002-2020*. Mendoza.
- Díaz Núñez, V. L., y Cireddu, A. (2019). La proximidad urbana a partir del análisis de la vida cotidiana con perspectiva de género en el barrio de Huentitán el Alto, Guadalajara (México). *Quid* 16, (11), 281-315.
- Díaz Núñez, V. L., Cireddu, A., y Nápoles, F. (2022). Vida cotidiana y movilidad con perspectiva de género en barrios periféricos con segregación residencial. *Nova Scientia*, 14(29), 1-20.
- Díaz, R., y Rojas, F. (2017). *Mujeres y ciclismo urbano: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- D'Inca, M. V. (2013). Miradas parciales e integración en el Ordenamiento Territorial. *Proyección*, 14, 1-5.
- D'Inca, M. V., y Berón, N. M. (2013). Expansão urbana de cidades intermédias: Modelos de desenvolvimento e legislação. Reflexão a partir do caso de "Gran Mendoza", na Argentina. *Geo Uerj*, 1(24), 256-284.
- Dmuchowsky, J. (2021). La movilidad urbana en localidades cabecera del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde una perspectiva de género. En S. Vidal-Koppman (Comp.), *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pospandemia* (pp. 371-387). IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas.
- Duhau, E., y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- EMOP. (2021). *Informe estadístico: Encuesta de Movilidad Origen Destino Mendoza 2021*.
- Falú, A. (2014a). El derecho de las mujeres a la ciudad: espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Revista Vivienda y Ciudad*, 1, 10-28.
- Falú, A. (2014b). Inclusión y derecho a la ciudad. El ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: La agenda de las mujeres para Rosario, Argentina. *Monográfico: Asociación Internacional de Ciudades Educadoras*, 59-67.
- Falú, A. (2018). Espacios metropolitanos igualitarios. *Observatorio metrópolis*, 1-20.
- Ferniza-Quiroz, S., y Soto-Canales, K. (2021). Imaginarios urbanos y violencia de género en la movilidad cotidiana en transporte público urbano. Zona

- Metropolitana de Monterrey. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 23(2), 89-109.
- Flores-Juca, E., Jiménez-Pacheco, P., Mora-Arias, E., y Parrado, C. (2024). Patrones de movilidad y género en actividades ocupacionales de residentes de las áreas de crecimiento rural de Cuenca (Ecuador). *Territorios*, (50).
- Galiani, S., y Jaitman, L. (2016). *El transporte público desde una perspectiva de género: percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima*. Mimeo, IADB.
- García Schilardi, M. E. (2013). Organización territorial urbana y transporte público masivo: Metrópolis del Gran Mendoza. *Urbano*, 16(28), 50–57.
- García Schilardi, M. E. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 35-42.
- Giglio, M. L. (2019). Nuevas prácticas de movilidad por trabajo: aporte teórico-metodológico para su visibilización y abordaje.
- Gil y de Anso, M. L., y Ramos, J. M. (2010). De rupturas y continuidades: producción social del hábitat, autogestión y relaciones de género. *Ciudades*, (88), 17-23.
- Gobierno de Mendoza. (1991). Ley de Expropiación de terrenos para conservación del sistema ecológico, Ley N° 5804/91. Mendoza, Argentina.
- Gobierno de Mendoza. (1992). Ley de Preservación del Medio Ambiente, Ley N° 5961/92. Mendoza, Argentina.
- Gobierno de Mendoza. (2009). Ley de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo, N° 8051/09. Mendoza, Argentina.
- Gobierno de Mendoza. (2017). Plan Provincial de Ordenamiento Territorial de Mendoza, Ley N° 8999/17. Mendoza, Argentina.
- Gobierno de Mendoza. (2022). Ley de Pautas de Manejo y Disposiciones específicas para la planificación integrada y sostenible de la Precordillera y Piedemonte del Area Metropolitana de Mendoza, Ley N° 9414/22. Mendoza, Argentina.
- González-Alvo, I., y Czytajlo, N. (2022). Movilidad y género en contextos de vulnerabilidad: el caso del Sistema Metropolitano de Tucumán. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (73), 35-56.
- Gudiño, M. E. (2010). Pasado, presente y futuro del ordenamiento. *Proyección*, 8, 1-6.
- Gudiño, M. E. (2015). El Ordenamiento Territorial como política de Estado. *Perspectiva Geográfica*, 20(1), 11-36.
- Gudiño, M. E. (2018). Regulación del mercado para conservar suelo agrícola. Interfaz urbano-rural, zona metropolitana de Mendoza, Argentina. *Revista de la Facultad de Ciencias Agrarias. Universidad Nacional de Cuyo*, 50(2), 155-172.
- Gutiérrez, A. (2008). *Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del rururbano de Buenos Aires*. Londres: FRTD – SKAT/COSUDE.

- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *XV CLATPU*.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74.
- Gutiérrez, A., y Pereyra, L. P. (2019). La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: un análisis comparado con enfoque de género. *Laboratorio*, (29), 142-165.
- Gutiérrez, A., y Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Transporte y territorio*, 16, 147-166.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17(1), 5-23.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones akal.
- Hayden, D. (1981). *The Grand Domestic Revolution. A history of feminist designs for american homes, neighborhoods and cities*. Garnet Books.
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan*, (40), 61–66.
- Imilan, W. (2018). Performance. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 147-152). Biblos.
- Jacobs, J. (1967). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Península.
- Jaimurzina, A., Muñoz, C., y Pérez, G. (2017). *Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*. CEPAL.
- Jirón, P. (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.
- Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En M. Tironi Rodó, & F. Pérez Ayarzún (comps.), *SCL: espacios, prácticas y cultura urbana* (pp. 176-189). ARQ ediciones.
- Jirón, P., e Imilán, W. A. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, (10), 17-36.
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53-74.
- Jirón, P., y Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.
- Junqueira, A., Nunes, A. C., y Leda Sabino, L. (2014). ¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para contribuir con la construcción de

ciudades seguras y sostenibles? *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 73-92.

- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219.
- Kern, L. (2020). *Ciudad feminista: La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres*. Ediciones Godot.
- Kunieda, M., & Gauthier, A. (2007). *Gender and urban transport: Smart and affordable*. Module 7a. Sustainable Transport: A Sourcebook for policy-makers in developing cities. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH.
- Larracilla Razo, D. (2021). *Movilidad(es) del cuidado: Una aproximación desde el género, la interseccionalidad y la interdependencia en San Pedro de la Paz, Chile*. (Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica de Chile).
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in human geography*, 23(4), 567-588.
- Lazo, A., & Contreras, Y. (2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. *Conference paper for the Latin American geographers conference*. Montevideo, Uruguay.
- Lefebvre, H. &. (1969). *El derecho a la ciudad* (Vol. 44). Península.
- Lindón, A. (2017). La ciudad movimiento: cotidianidades, afectividades corporizadas y redes topológicas. *Inmediaciones de la Comunicación*, 12(1), 107-126.
- Lulle, T., y Di Virgilio, M. M. (2021). Mirar la vida urbana desde el caleidoscopio de las movilidades. *Revista INVI*, 36(102), 1-19.
- Manzini, L. (2017). Las viviendas de la extraterritorialidad y su influencia en el paisaje cultural vitivinícola del Área Metropolitana de Mendoza. *ACE: architecture, city and environment*, 12(35), 71-102.
- Marsonet, P., Morgani, R., y Rizzo, P. (2011). "La producción informal del espacio urbano en Mendoza". Ponencia presentada en las . *IX Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires*.
- Martínez, C. F., y Santibáñez, N. W. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7, 48-61.
- Martínez, L., García Schilardi, M., Devito, M., y Díaz, M. (2016). Regulación de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de Mendoza. *Opera*, (19), 161-181.
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2021). *ABC. Género y transporte*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

- Miranda, D., Campos, K., Tironi, M., Valdivieso, S., Carraro, V., Palma, K., y Juzam, L. (2021). *Gestión del riesgo de desastres desde una perspectiva de género interseccional*. Chile: Serie Policy Papers CIGIDEN; CIGIDEN.
- Molina, A. (2013). *Como una gran pecera: urbanizaciones cerradas, ciudadanía y subjetivación política en el Gran Mendoza*. Ediunc.
- Molina, I. (2006). *Rompiendo barreras: género y espacio en el campo y en la ciudad*. Ediciones El Tercer Actor.
- Municipalidad de Luján de Cuyo. (2019). Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Luján de Cuyo, Ordenanza 13495/2019. Luján de Cuyo, Mendoza, Argentina.
- Muxi, Z. (2015). Mujeres haciendo ciudades: aprendiendo del pasado. *Kultur. Revista interdisciplinaria sobre la cultura de la ciudad*, 2(3), 111-124.
- Muxi, Z. (20 de Febrero de 2018). *Ciudad futura, ciudad inclusiva*. Obtenido de Fundación arquia: <https://blogfundacion.arquia.es/2018/02/ciudad-futura-ciudad-inclusiva/>
- Muxi, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, y Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, 17, 105-129.
- Navarrete, M. J. (2013). *Movilidad urbana en el área metropolitana de Mendoza*. (Tesina de Grado, Universidad Nacional de Cuyo - Facultad de Ciencias Políticas y Sociales).
- Oliver Pujol, M., y Bisbal-Grandal, I. (2019). Diversidad en la dispersión: Morfología de las áreas residenciales en el periurbano del Gran Mendoza. *Urbano*, 22(40), 46-63.
- ONU Mujeres. (2022). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Ortiz Escalante, S. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Barcelona Societat-Revista de Investigación*, (22), 1-16.
- Parra Mosquera, M. (2021). *Ciudad, transporte y género: la movilidad urbana en el desarrollo sostenible de Villavicencio*. (Tesina de Grado, Universidad de los Andes).
- RENABAP. (s.f.). *Mapa de Barrios Populares*. Obtenido de Ministerio de Desarrollo Territorial, Hábitat y Vivienda: <https://www.argentina.gob.ar/desarrollosocial/renabap>
- Rubio, M., Sales, R., Verdugo, L., y Rubio, C. (2023). Criterios socioambientales para abordar la interfaz en la frontera urbano-rural. El caso del Piedemonte del Área Metropolitana de Mendoza, Argentina. *Universum*, 38(1), 189-213.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 581-597.
- Sassen, S. (1999). *La ciudad global*. Nueva York, Londres, Tokio. Buenos Aires: EUDEBA.

- Secretaría de Servicios Públicos. Gobierno de Mendoza. (2019). <https://mendotran.mendoza.gov.ar>.
- Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires. (2019). *Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires*.
- Segura, R. (2006). Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico. *Cuadernos del IDES*, (9), 3-24.
- Segura, R. (2014). El espacio urbano y la (re) producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. *desiguALdades.net Working Paper Series*, (65), 1-31.
- Segura, R. (2015). *Vivir afuera: antropología de la experiencia urbana*. UNSAM Edita.
- Segura, R., y Chaves, M. (2021). Introducción: hacia un abordaje socioantropológico de la experiencia metropolitana. En M. Chaves et al. (comps.), *Experiencias metropolitanas: clase, movilidad y modos de habitar en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires* (pp. 13-48). Teseo.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Silva, A. (2000). *Imaginario urbano*. Tercer Mundo Editores.
- Spain, D. (1992/2000). *Gendered spaces*. Univ of North Carolina Press.
- Susman, P., O'Keefe, P., & Wisner, B. (2019). Global disasters: a radical interpretation. En Hewitt (ed.), *Interpretations of calamity* (pp. 263-283). Canadá: Routledge.
- Tobío, C. (2012). Cuidado e identidad de género. De las madres que trabajan a los hombres que cuidan. *Revista Internacional De Sociología*, 70(2), 399-422.
- Tonkiss, F. (2005). *Space, the city and social theory: Social relations and urban forms*. Polity.
- Trachana, A. (2013). Espacio y género. *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, 5(1), 117-131.
- Urry, J. (2003). Social networks, travel and talk. *The British journal of sociology*, 155-175.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.
- Vaiou, D., & Lykogianni, R. (2006). Women, neighbourhoods and everyday life. *Urban Studies*, 43(4), 731-743.
- Villagrán, P. (2014). Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 19(42), 199-214.
- Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 127-146.

- Villagrán, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva geográfica*, 23(2), 13-31.
- Villagrán, P. (2022). Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (73), 57-75.
- Yañez, L., Lecaro, P., Bustos, R. M., Benedetto, A., Gusman, N., Yazlli, J., y Salomón, M. (2019). Trayectorias ocupacionales en las zonas urbanas de Mendoza: la movilidad social como experiencia de vida de tres generaciones. *Cuadernos de cátedra*, (2).
- Wlasiuk, C. V., Giglio, M. L., Aón, L., & Arregui, C. (2021). El auge de la bicicleta en la movilidad durante la pandemia: desafíos y oportunidades. El caso de la ciudad de La Plata. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (16), 109-139.
- Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. (Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid).

Anexos

Anexo 1: ENCUESTA TERRITORIAL 2021

- Fecha de realización: Julio y agosto 2021
- Objetivo: Conocer la percepción de los y las vecinas sobre el territorio de Vertientes del Piedemonte (Luján de Cuyo) con el fin de recabar información para realizar aportes a las políticas públicas de ordenamiento territorial ambiental.

Se exploraron aspectos relacionados al entorno y a la movilidad cotidiana, abordando aspectos importantes tales como las actividades diarias que motivaban los desplazamientos, los medios de transporte utilizados, la frecuencia y el tiempo diario dedicado a los traslados.

- Encuestados/as: 193 individuos en total, 74 hombres y 119 mujeres. (Se restringió la muestra únicamente a aquellos que habían respondido preguntas sobre movilidad)
- Modalidad: Plataforma online.

Datos generales

Datos generales

*Edad

📌 Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja...



📌 tu edad

*Género

📌 Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja...



*Máximo nivel educativo alcanzado

📌 Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja...



*Ocupación

📌 Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja...



*Calle donde vive

Entorno y movilidad

Entorno y movilidad

*¿Qué motivó principalmente su elección para vivir en el distrito Vertientes del Pedemonte? (seleccione una opción)

● Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja... ▼

*¿Existe algun basural en el distrito?



Sí



No

*¿Cuáles cree que son las consecuencias de vivir cerca de un basural?

● Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja... ▼

*Seleccione las 3 actividades cotidianas principales que lo lleven a movilizarse de su hogar

● Marque las opciones que correspondan

- a) Trabajo
- b) Estudio
- c) Compras y trámites
- d) Tareas de cuidado (niños/as u otras personas)
- e) Recreación y ocio

*Seleccione la frecuencia con la que utiliza los medios de desplazamiento

	Muy frecuentemente	Frecuentemente	Ocasionalmente	Muy ocasionalmente	Nunca lo he usado
a) Transporte público masivo (Colectivo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b) Transporte público individual (Taxi-remis)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c) Conductor de automóvil particular/moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d) Acompañante de automóvil particular/moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
e) A pie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f) Bicicleta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

*¿Cuál es el tiempo diario promedio que destina a trasladarse?

● Seleccione una de las siguientes opciones

- a) Entre 15 y 30 minutos
- b) Más de 30 y menos de 60 minutos
- c) Más de 60 minutos

Riesgo socio-ambiental

Riesgo socio-ambiental

★¿Asocia alguna de las imágenes con los riesgos existentes en la zona donde habita?



● Seleccione una de las siguientes opciones

- Imagen a
- Imagen b
- Imagen c
- Imagen d
- Ninguna de las imágenes anteriores

★¿Sabe lo que es un aluvión?

✓ Sí	⊘ No
---------	---------

● **Aluvión:** se trata de un flujo de barro espontáneo o repentino donde el agua arrastra violentamente grandes cantidades de material suelto. Se producen en quebradas, cañones y valles. Son muy peligrosos y pueden arrastrar autos, hacer rodar grandes rocas, derribar árboles, cortar caminos y hasta destruir puentes. Generalmente se producen luego de fuertes lluvias o terremotos.

*¿Considera que las aluviones pueden modificar o causar daños en alguno/s de los siguientes elementos del paisaje?, seleccionar la o las opciones que considera correctas (puede seleccionar más de una)

● Marque las opciones que correspondan

- a) viviendas
- b) caminos
- c) vegetación
- d) formas del relieve
- e) fauna
- f) atractivos turísticos
- g) belleza del lugar
- h) otros
- i) no pueden modificar o causar daños en los elementos del paisaje

*¿Experimentó algún aluvión en la zona?

✓ Sí	⊘ No
---------	---------

*¿Cree que puede ocurrir un aluvión en la zona donde habita?

✓ Sí	⊘ No
---------	---------

*¿Cómo percibe el riesgo aluvional?

● Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja... ▼

*¿Cada cuánto tiempo considera que podría ocurrir un aluvión?

● Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja... ▼

* ¿Al momento de elegir el lote para construir su vivienda o alquilar, ¿tuvo en cuenta la posibilidad de ocurrencia de un aluvión en la zona?

● Seleccione una de las siguientes opciones

Por favor escoja... ▼

★Para la localización de su vivienda en el terreno, ¿Tuvo en cuenta el sector y altura del lote en relación al riesgo aluvional? (Por ejemplo: si, porque decidí poner mi casa en la zona mas alta del lote)

<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
---	--------------------------------

★¿Ante la posibilidad de una tormenta, sus actividades cotidianas se ven afectadas?

<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
---	--------------------------------

★Ante la posibilidad de una tormenta, ¿Toma algún tipo de recaudo en sus actividades cotidianas? Por ejemplo: cancelo actividades fuera de casa, prefiero quedarme en casa

<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
---	--------------------------------

★¿Recomendaría este lugar para vivir a sus familiares y amigos? ¿Por qué motivo/s?

★Según su criterio, cuáles de las siguientes problemáticas tienen un mayor impacto en tu calidad de vida? (1- bajo impacto / 5- alto impacto)

	1	2	3	4	5
a) basurales a cielo abierto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b) inseguridad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c) erosión del suelo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d) falta de acceso a los servicios básicos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c) escasa accesibilidad al transporte público	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f) aluviones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
g) pérdida de vegetación nativa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
h) caza de animales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
i) granizo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
j) intensas lluvias en poco tiempo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si desea conocer los resultados de esta encuesta puede dejar su correo electrónico para el envío de información:

Anexo 2: ENTREVISTAS PARA MUJERES RESIDENTES DE VERTIENTES DEL PEDEMONTE

- Fecha: Julio 2022 – Octubre 2022
- Objetivo: Explorar en profundidad la perspectiva de las informantes a partir de conocer qué actividades realizan diariamente, cómo las significan, dónde se desplazan, cuándo, cómo y con quiénes, qué uso hacen de los espacios y cuáles son las experiencias emocionales que vivencian en sus trayectos diarios.

Conformada en 5 ejes principales: Experiencia residencial, Prácticas cotidianas, Percepciones del lugar, Sensaciones y experiencias a la hora de moverse y Proyecciones futuras

- Encuestados/as: mujeres residentes de la zona sin ningún tipo de restricción.
- Modalidad: Se realizaron 4 entrevistas de forma presencial en sus hogares y las otras 4 restantes de manera virtual, dadas las dificultades para acordar un lugar y momento propicios para realizar el encuentro de forma presencial.

GUÍA DE PREGUNTAS PARA ENTREVISTAS

Datos de la persona entrevistada:

- Nombre:
- Edad:
- Ocupación:
- Barrio/zona:
- Composición familiar:

1- TRAYECTORIA RESIDENCIAL

- ¿Hace cuánto vivís acá?
- ¿Vivís acá de forma permanente o de manera temporal?
- ¿Por qué decidiste vivir acá?

2- PRÁCTICAS COTIDIANAS

¿Cómo describiría un día habitual en su rutina diaria?

Nos interesa cubrir los siguientes ejes a preguntar o repreguntar según se desarrolle el relato de la entrevistada:

- ¿A qué hora comienza tu día? ¿Salís de tu casa?
- ¿Por qué motivos salís?
- ¿En qué te movés? ¿Por qué en esos medios?

- ¿Cuáles son las actividades que podés desarrollar dentro de Vertientes del Pedemonte?
 - ¿Cuáles son las actividades que realizas fuera de Vertientes? ¿Por qué? ¿Dónde?
- ¿Todos los días son así? ¿Cómo es un fin de semana o un día ordinario?

3- PERCEPCIONES DEL LUGAR

- ¿Cómo es vivir en Vertientes del Pedemonte?
- ¿Conocés cuáles son los límites del distrito vertientes del Pedemonte?
- ¿Cómo consideras que es la infraestructura urbana del barrio en el que vivís? En caso de que pregunten a qué nos referimos con infraestructura urbana contestamos que hacemos referencia al estado de calles, veredas, plazas, espacios verdes, paradas de micro, zonas de recreación, equipamiento, entre otros).
- ¿Qué es lo que más te gusta de vivir acá?
- ¿Qué es lo que menos te gusta de vivir acá?

4- SENSACIONES Y EXPERIENCIAS AL MOVILIZARSE EN VERTIENTES DEL PEDEMONTE

- ¿Cómo te sentís a la hora de movilizarte por el espacio urbano en V. del Pedemonte?
Con esta pregunta nos referimos a qué sensaciones experimentas en las distintas áreas recorridas (Seguridad, inseguridad, miedo, comodidad, cansancio, tranquilidad, etc.).
- ¿Cuáles son las principales barreras que encontrás a la hora de movilizarte?
Con barreras nos referimos a problemas financieros o económicos, las condiciones del espacio físico (veredas, calles, parada de micros, etc.), problemas de organización vinculados a las distintas actividades que se desarrollan a lo largo del día, barreras temporales (Cómo el día, la noche, la duración de los viajes entre otras cuestiones condicionan la movilidad), limitaciones tecnológicas (tiene que ver con la posibilidad y capacidad de utilizar la tecnología para facilitar o sustituir la necesidad de realizar viajes físicos), entre otras.
- ¿Existen zonas que tratás de evitar en el recorrido diario? ¿Cuáles son esas zonas? ¿Por qué?
- ¿Cambias los recorridos o los lugares por los que te movés dependiendo del horario? ¿Cuáles cambias? ¿Por qué?
-

5- PROYECCIONES FUTURAS

- ¿Cómo imaginás este lugar en el futuro?
- ¿Hay algo que te gustaría que cambie del lugar donde vivís?
- ¿Hay algo que te gustaría que cambie en relación a tu movilidad cotidiana?

Anexo 3: ENCUESTA | Las movilidades cotidianas y percepciones de mujeres en Vertientes del Pedemonte, Luján de Cuyo, Mendoza.

Realizada en el marco de la ponencia titulada "Fronteras y movilidad de mujeres en el piedemonte del Área Metropolitana de Mendoza". Esta investigación fue realizada en colaboración con la Dra. Romina Sales y la Dra. Julieta Dalla Torre.

- Fecha: Julio, 2023
- Objetivo: El propósito de estas encuestas fue entender los patrones de movilidad de las mujeres en el AMM, especialmente en el distrito de Vertientes del Pedemonte en Luján de Cuyo. Se exploraron motivos de desplazamiento, dificultades encontradas, medios utilizados, estrategias empleadas, percepciones, sentimientos, entre otros aspectos.
- Encuestadas: 24 mujeres que en su mayoría, llevaban más de 5 años residiendo en Vertientes del Pedemonte, distribuidas en 14 de los 38 barrios distintos que conforman la zona de estudio.
- Modalidad: Google Forms

Las movilidades cotidianas y percepciones de mujeres en Vertientes del Pedemonte, Luján de Cuyo, Mendoza.

A continuación te dejamos algunas preguntas que te pedimos nos contestes. Como investigadoras de CONICET/UNCuyo estamos haciendo un trabajo sobre cómo las mujeres nos movemos en el Área Metropolitana de Mendoza y particularmente en el distrito de Vertientes del Pedemonte en Luján de Cuyo. Nos preguntamos para qué nos trasladamos, qué dificultades encontramos, en qué medios lo hacemos, qué estrategias desplegamos, qué sentimos, qué percepciones tenemos, etc. Por eso es para nosotras muy importante contar con tu opinión y conocer tus sensaciones. Todos los datos serán usados solo a los fines de la investigación que estamos realizando. El cuestionario es anónimo para cuidar y preservar tu identidad. ¡Desde ya agradecemos tu colaboración y tiempo!

Andrea, Romina y Julieta (metodologiacsuncuyo@gmail.com)

* Indica que la pregunta es obligatoria

1. Correo *

2. Nombre de pila o sobrenombre

3. 1. Edad

4. 2. Máximo nivel de instrucción alcanzado

Marca solo un óvalo.

- Primaria incompleta
- Primaria completa
- Secundaria incompleta
- Secundaria completa
- Universitaria incompleta
- Universitaria completa
- Otro: _____

5. 3. ¿Realizás algún trabajo por el que recibís una retribución económica?

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

6. 4. ¿A qué te dedicás o cuál es tu trabajo?

7. 5. ¿Tenés hijas/os/es u otras personas a tu cargo?

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

8. 6. ¿En qué barrio de Vertientes del Pedemonte vivís?

9. 7. ¿Cuántos años hace que vivís en Vertientes del Pedemonte?

Marca solo un óvalo.

Menos de 2 años

Entre 2 y 5 años

Más de 5 años

10. 8. ¿Por qué motivo te fuiste a vivir a Vertientes del Pedemonte?

11. 9. ¿Qué espacio o espacios de Vertientes del Pedemonte usás para el encuentro con tu familia, vecinas/os, amigas/os? Podés marcar todos los que uses y agregar otro/s.

Selecciona todos los que correspondan.

Alguna plaza

Algún terreno baldío

Zona natural

Ninguno

Otro: _____

12. 10. ¿Cómo calificarías a los espacios públicos para el encuentro de Vertientes del Pedemonte?

Selecciona todos los que correspondan.

Suficientes en número

Insuficientes en número

Adecuados a las necesidades de la comunidad

No adecuados a las necesidades de la comunidad

Otro: _____

13. 11. ¿Tenés relación cotidiana con vecinas/os de Vertientes del Pedemonte?

Marca solo un óvalo.

- Bastante relación
- Poca relación
- Ninguna relación

14. 12. ¿Con qué motivos te relacionás con vecinas/os de Vertientes del Pedemonte? Marcar todos los motivos.

Selecciona todos los que correspondan.

- Para visitarles en sus casas
- Para conversar sobre necesidades de Vertientes del Pedemonte
- Para organizarme con la realización de tareas domésticas
- Para organizarme con el traslado
- Por cuestiones vinculadas a la seguridad
- Otro: _____

15. 13. ¿Qué cosas te gustan de vivir en Vertientes del Pedemonte? Podés marcar todas las que consideres y agregar otra/s.

Selecciona todos los que correspondan.

- El contacto con la naturaleza
- La tranquilidad del lugar
- La cercanía a lugares de trabajo
- La cercanía a lugares comerciales
- La relación con vecinas/os
- Otro: _____

16. 14. ¿Cuáles serían las desventajas de vivir en Vertientes del Pedemonte? Podés marcar todas las que consideres correctas y agregar otra/s.

Selecciona todos los que correspondan.

- Falta de equipamiento urbano: plazas, centros de salud, centros educativos, etc.
- Falta de transporte público
- Inseguridad
- Dificultad para el tránsito peatonal
- Falta de disponibilidad de servicios públicos
- Otro: _____

17. 15. ¿Cuáles son los principales cambios que has visto en Vertientes del Pedemonte desde que vivís allí? Te pedimos que los identifiqués y describas.

18. 16. ¿En qué medio de transporte te movés por Vertientes del Pedemonte la mayoría del tiempo? Podés marcar todas las opciones que uses.

Selecciona todos los que correspondan.

- Transporte público de colectivo
 A pie
 En bicicleta
 En auto privado
 En taxi, remis, auto por aplicación u otro vehículo no propio que no sea colectivo
 Otro: _____

19. 17. ¿Cuáles son los motivos por los que te movilizás dentro de Vertientes del Pedemonte? Podés marcar todas las opciones que consideres y agregar otro/s.

Selecciona todos los que correspondan.

- Por trabajo
 Para hacer compras
 Para llevar a mis hijas/os/es
 Para visitar a alguien (parientes, amigas/os, compañeras/os de trabajo, etc.)
 Por actividades recreativas
 No me movilizo al interior de Vertientes del Pedemonte
 Otro: _____

20. 18. ¿Cómo es moverse por Vertientes del Pedemonte?

Marca solo un óvalo.

- Fácil
 Medianamente fácil
 Difícil
 Otro: _____

21. 19. Indica si los siguientes elementos o situaciones dificultan o no dificultan tu ^{*} movilidad en Vertientes del Pedemonte.

Marca solo un óvalo por fila.

	Dificultan	No dificultan
Presencia de lotes o terrenos baldíos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausencia de cruces peatonales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diferencias de nivel en el terreno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de semáforos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de iluminación	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presencia de muros o alambrados divisorios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presencia de la ruta provincial 82 o panamericana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Disponibilidad y frecuencia del transporte público	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ubicación y condiciones de las paradas de colectivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. 20. ¿Recordás algún otro elemento o situación que dificulte tu movilidad cotidiana? Te pedimos que lo/s detalles debajo.

23. 21. ¿Cómo te sentís cuando te movilizás por Vertientes del Pedemonte? Podés marcar todas las opciones que consideres y agregar otra/s sensaciones.

Selecciona todos los que correspondan.

- Segura
- Tranquila
- Insegura
- Intranquila
- Confiada
- Otro: _____

24. 22. ¿Cuáles serían las mejoras necesarias a realizar en Vertientes del Pedemonte referidas a la movilidad?

25. 23. ¿Qué acciones considerarás necesarias para mejorar las condiciones de vida de las/os vecinas/os de Vertientes del Pedemonte?

26. 24. ¿Cómo describirías a Vertientes del Pedemonte?

27. 25. ¿Cuál es el medio de transporte que más usás para movilizarte por fuera de Vertientes del Pedemonte?

Marca solo un óvalo.

- Transporte público de colectivo
- Bicicleta
- A pie
- En auto privado
- En taxi, remis, auto por aplicación u otro vehículo no propio que no sea colectivo
- Otro: _____

28. 26. ¿Por qué motivos te movilizás por fuera de Vertientes del Pedemonte en la mayoría de los casos? Te pedimos que marques todas las opciones correctas. Podés agregar otra/s.

Selecciona todos los que correspondan.

- Por trabajo
- Para hacer compras
- Para llevar a mis hijas/os a sus actividades
- Para visitar a parientes, amigas/os, etc.
- Otro: _____

29. 27. ¿Quisieras agregar algo más?

30. 28. Está dispuesta a recibir información sobre este proyecto o responder otras encuestas similares?

Marca solo un óvalo.

- Si
- No

¡Muchas gracias por tu tiempo! ¡será de gran ayuda para nosotras!

Anexo 4: FOOGRAFÍAS TOMADAS DURANTE LAS SALIDAS DE CAMPO

- Fecha: 2022 - 2023

