

EL ESPACIO COTIDIANO SEGÚN GÉNERO. EL CASO DE LOS DESPLAZAMIENTOS URBANOS DIARIOS EN TANDIL, ARGENTINA

Diana Lan,
Josefina Di Nucci.¹

Las sociedades en sus diversos niveles de organización barrio, ciudad, Estado, no puede permitirse desigualdades que afecten al desarrollo de las personas y por tanto tiene que hacer frente a la utilización del espacio cotidiano según género.

La vida cotidiana es la expresión local de los procesos económicos y sociales globales, un espacio donde estos procesos se reproducen y se modifican, dependiendo de la cultura, del contexto socioeconómico y de las biografías personales. La reestructuración productiva y la diversidad de estrategias familiares en un intento de adaptación, puede ser un ejemplo paradigmático.

El espacio no es neutro, sino que existen espacios diferentes, en distintos sectores de la ciudad y/o de la vivienda dedicados a distintas actividades que los convierten en feminizados ó masculinizados según el género que los esté produciendo.

En el mundo occidental fue la Revolución industrial la que marcó el comienzo de la división funcional del espacio (un espacio para habitar, un espacio para trabajar) y del tiempo (horarios laborales estáticos), además se le adjudicó al hombre el espacio-tiempo productivo y a la mujer el espacio-tiempo reproductivo.

Si bien en la actualidad a partir de la crisis económica y de los procesos globales, la mujer se inserta en el mercado laboral con el objetivo de buscar nuevos ingresos familiares para hacer frente a la difícil situación financiera, incorporándose al espacio público para realizar trabajo productivo, aún persiste (aunque en grado menor) la dicotomía entre espacio público y privado, y trabajo productivo-reproductivo.

Existen trabajos hechos en España que ponen de relieve el carácter más restrictivo de la movilidad femenina (Gutiérrez Puebla, 1989; Díaz Muñoz, 1989), la fuerte relación que existe entre sus desplazamientos y los motivos por los cuales se movilizan, es el resultado de una tradicional división de roles en nuestra sociedad.

La edad, el estatus económico y la ocupación principal introducen considerables diferencias de movilidad entre mujeres, así tenemos que:

- . las mujeres mayores y las mujeres con bajos niveles de ingresos tienen una movilidad más reducida.
- . el comportamiento de las mujeres activas se alejan de las características del ama de casa y se aproximan a los hombres que tienen idéntica situación.
- . las mujeres siguen siendo las mayores usuarias del transporte público.

En nuestro trabajo intentamos estudiar los ritmos de las actividades en el tiempo, pues es necesario conocer las formas que organizan el conjunto de actividades a lo largo de las 24 horas del día para ser tenidas en cuenta en el ordenamiento de la estructura urbana de las ciudades.

Notamos que el ciclo de trabajo de las mujeres es continuo debido a que cuando termina el trabajo productivo (si es que lo posee), sigue con el trabajo reproductivo. Esto sucede incluso en los fines de semana y en épocas de vacaciones realizando trabajo reproductivo para el resto de la familia. Al contrario, el tiempo de los hombres es discontinuo ya que alterna trabajo y tiempo personal.

El presente trabajo se ha realizado en base a un estudio en la ciudad de Tandil, localidad intermedia del centro de la Provincia de Buenos Aires.

El uso temporal del espacio urbano en ciudades intermedias se diferencia de las grandes ciudades que muestran áreas residenciales que quedan vacías durante el día, frente a zonas céntricas muy pobladas en horas comerciales y vacías de noche.

El ciclo espacio-temporal de las actividades cotidianas en ciudades intermedias muestra una secuencia de los desplazamientos urbanos en determinadas franjas horarias.

¹ Centro de Investigaciones Geográficas. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Tandil. Buenos Aires. Argentina.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

La metodología utilizada es cualitativa y a efectos de obtener datos que fuesen representativos de la población estudiada, se realizó un muestreo a partir de la información establecida por el INDEC sobre la cantidad de población existente en las fracciones y radios censales para el ejido urbano de Tandil. Dentro de cada fracción y radio (FFRR) se identificaron zonas geográficamente diferenciadas para seleccionar los casos que correspondieran a cada sector.

La cantidad de casos por FFRR se determinó en base a la proporción de la población radicada en ellos, sobre el total del ejido urbano. De esta forma el cuestionario aplicado en el tamaño de la muestra se ajustó a 384 casos, donde se establece el ciclo espacio-temporal de las actividades cotidianas.

Especialmente nos centramos en la movilidad diaria de la población, según motivo de los desplazamientos a lo largo de un día.

Teniendo en cuenta el número total de los desplazamientos (ida y vuelta) y el horario en que se realizaron a lo largo de 24 hs.

Finalmente solicitamos que el/la encuestado/a distribuya ese total según motivo y según horarios de la siguiente manera:

Cantidad de desplazamientos	Motivos	Horarios
Tiempo libre
Compras
Prestaciones
Laboral
Visitas

Desplazamientos urbanos diarios

En nuestro caso hemos recopilado datos a partir de una encuesta realizada a 384 casos, localizados en el ejido urbano de Tandil y también a partir de entrevistas en profundidad a hombres y mujeres ocupados que sean jefes y jefas de hogar, que tengan hijos a cargo y que además desarrollen alguna actividad social (no remunerada).

Los datos referidos a la movilidad diaria de la población, muestran que los desplazamientos se dan concentrados en determinados momentos del día según el motivo que los provoca. Así antes de las 9 de la mañana la movilidad principal es la laboral, mientras que en la tarde predominan los motivos por tiempo libre, visitas y otros (Ver Cuadro N° 1 a) y b); y Gráfico N° 1).

Cuadro N° 1: "Secuencia horaria según el motivo de los desplazamientos"

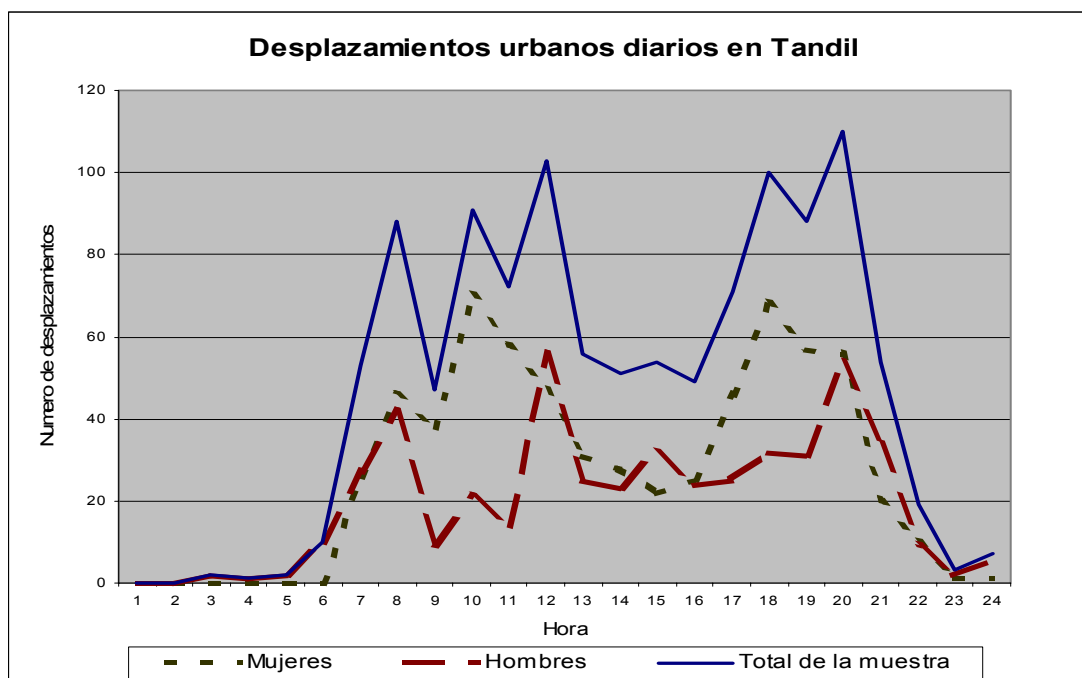
- a). MUJERES
- b). HOMBRES.

Motivo de los desplazamientos (%)

Horas	Tiempo libre	Compras	Prestaciones	Laboral	Visitas	Total
1	0	0	0	100	0	100
2	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	100	0	100
5	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0
7	3	5	26	66	0	100
8	6	11	33	50	0	100
9	2	46	38	9	5	100
10	4	58	26	8	4	100
11	2	14	72	2	9	100
12	1	23	47	28	1	100
13	4	7	61	28	1	100
14	35	0	18	38	9	100
15	22	19	16	35	8	100
16	19	24	19	26	13	100
17	11	21	38	19	11	100
18	16	48	20	10	7	100
19	14	43	13	9	21	100
20	17	32	8	11	33	100
21	27	24	5	12	32	100
22	25	0	0	38	38	100
23	0	0	50	50	0	100

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N° 1: Desplazamientos urbanos diarios en Tandil, 1999



Los ritmos espacios temporales en los desplazamientos de hombres y mujeres son diferentes y así también la ocupación de determinados sectores de la ciudad estarán diferenciados según género a ciertas horas del día.

La incorporación de la mujer en el mercado laboral, plantea la necesidad de crear nuevas formas en las estructuras urbanas.

Los desplazamientos urbanos por parte de la sociedad se dan a partir de las actividades cotidianas, teniendo en cuenta los motivos que los ocasionan. De esta manera tratamos de detectar si existen horarios donde los desplazamientos son más frecuentes y cuales fueron los motivos que los produjeron.

Los resultados para la ciudad de Tandil (Gráfico N° 1), detallan la movilidad diaria total del conjunto de la muestra y además se identifica la diferenciación entre hombres y mujeres.

Donde claramente se identifican determinadas franjas horarias de desplazamientos urbanos, mostrando sucesivos momentos de uso del espacio público por diferentes motivos a lo largo de un día.

En la curva de los desplazamientos generales del total de la población, vemos picos de movilidad urbana entre las 7 y las 9 hs, por motivos laborales.

A las 11hs por compras y prestaciones, seguido por una pronunciada cantidad de desplazamientos que se realizan alrededor de las 13 hs. coincidiendo generalmente con aquellos trabajos con horario cortado, que al tratarse de una ciudad intermedia como Tandil, donde las distancias no son tan largas, las personas regresan a sus casas al mediodía y luego vuelven al trabajo alrededor de 16 hs., presentándose el pico máximo de desplazamientos entre las 19 y 21 hs. que es la franja horaria de regreso definitivo al hogar.

Tomando la diferenciación por género, las mujeres se desplazan en gran medida por motivos laborales, desprendiéndose de las encuestas que existe un importante cantidad de trabajos a tiempo parcial y/o trabajos de mediodía, lo que hace que la curva presente una caída entre las 12 y las 16 hs, horarios de regreso al hogar para hacerse cargo del trabajo doméstico(ej: cocinar y atender a su familia, previo paso por las escuelas para retirar a sus hijos).

En el caso de las amas de casa que hacen trabajo reproductivo en su hogar, vemos como los desplazamientos son entre 10 y 11 hs para realizar compras y prestaciones.

Mientras que en horas de la tarde los desplazamientos declarados son por tiempo libre, aunque este siempre se toma superpuesto con otras actividades como ir a buscar a sus hijos a la escuela ó a las distintas actividades extra escolares que ellos realicen.

Es notable en el caso de las mujeres como los desplazamientos muestran dos secuencias a lo largo del día (entre 7 y 13 hs; y entre 16 y 20 hs). En relación a los horarios extremos de la jornada, el inicio se da a partir de las 6,30 hs, mientras que a partir de las 23 hs es muy bajo el porcentaje de mujeres desplazándose en el espacio público.

Con respecto a los desplazamientos masculinos, tenemos que el destino laboral es el principal motivo para los hombres. Si bien pensábamos que la curva para los hombres iba a resultar más continua que para las mujeres, nos encontramos con una caída en los horarios que van desde las 9 y 11 hs, que nos llevó a indagar entre los encuestados cuáles fueron las razones.

Nos hemos encontrado con hombres desocupados que alternaban roles con sus mujeres (las que si tenían trabajo) y que en esos horarios realizaban compras y prestaciones. Nos pareció interesante mostrar este resultado como una situación sintomática dentro de la crisis económica y a su vez como elemento para ir demostrando que las dicotomías tan diametralmente opuestas ya no se dan con la misma fuerza.

Los horarios de tarde son utilizados entre otros motivos por el tiempo libre y con respecto a los horarios extremos de la jornada, notamos una diferencia con el comportamiento femenino, ya que a partir de las 23 hs. vemos como levemente la curva comienza a crecer mostrando que en horarios nocturnos podemos encontrar sectores de la ciudad con mayor presencia masculina que femenina y sobre todo tratándose de días de semana.

El caso de la ciudad de Tandil nos lleva a reflexionar que vivimos en ciudades en las que el espacio y el tiempo están especializados, en las que dedicamos distintos lugares y momentos para diferentes funciones (descansar, trabajar, comprar, esparcimiento, etc.).

Existen ciertos sectores de la ciudad que presentan una segregación geográfica, presentando áreas estrictamente residenciales, comerciales y productivas, que si se le sumamos las características de la movilidad femenina, dificultan el acceso de las mujeres al mercado laboral.

Es a partir de la masiva incorporación de la mujer al mundo del trabajo, que se pone de manifiesto los inconvenientes del modelo urbano basado en la división sexual del trabajo y la segregación funcional de la ciudad, se plantea la necesidad de recrear nuevas formas de estructura urbana, de modificar horarios laborales y comerciales y de reorganizar los transportes y los servicios sociales.

CONCLUSIÓN

Es necesario conservar la riqueza de la vida urbana típica de ciudades intermedias ya que muchos de los procesos que actualmente sufre Tandil se corresponden con un modelo de mundialización ó globalización que posee determinados comportamientos y formas de organización que no son los propios del lugar.

El caso de los desplazamientos urbanos diarios, muestra como el ciclo del trabajo de las mujeres es continuo a pesar de tener dos franjas horarias bien determinadas que concentran la mayor cantidad de desplazamientos, ya que cuando termina el trabajo productivo (si es que lo posee), sigue realizando el trabajo reproductivo.

Los desplazamientos de los hombres en su mayor parte son por motivos laborales y solo es interrumpido por sus tiempos personales, presentando una utilización del tiempo y del espacio discontinuada.

Al analizar los ritmos de las actividades en tiempo, notamos como la estructura urbana responde a una concepción patriarcal de organización, surgiendo la necesidad de recrear la estructura urbana en base a las necesidades de la sociedad heterogéneamente constituida.

El conocimiento del espacio cotidiano nos ayudará a que no se diluya la diversidad sociodemográfica urbana, la intensidad de las redes sociales, el sentido de territorialidad que son el patrimonio de nuestra ciudades y que son adecuadas para la participación de las mujeres en la vida pública.

BIBLIOGRAFÍA

GUTIERREZ PUEBLA, J. (1989) "La movilidad diaria de la población en las áreas urbanas españolas. Análisis del desarrollo de la población española en el período 1970-1986. Ed. Grupo de Población de la AGE. Madrid. Síntesis, p118-128.

LAN, D.; GOMEZ, S; DI NUCCI, J.; MIKKELSEN,C.(2000) "Procesos globales e implicancias locales en el uso del tiempo y del espacio, según género, en Tandil". En Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía, ed. CIG-FCH, nº 1, p. 117-132.

MARTINEZ, ANA SABATE; RODRIGUEZ MOYA, JUANA Y DIAZ MUÑOZ, M. ANGELES.(1995) Mujeres, Espacio y Sociedad. Hacia una geografía del género. Editorial Sintesis S. A. Madrid.

PALM, R; PRED, A (1985) "Una perspectiva geográfica-temporal de los problemas de desigualdad de las mujeres". Teoría y método en la Geografía Humana Anglosajona. María Dolores García Ramón (comp). Ariel Geografía. Barcelona, p. 107-131.

RAMIREZ GONZALES, José Luis (1996). El espacio del género y el género del espacio. Astragala. Cultura de la arquitectura y de la ciudad, Numero 5, Madrid.