

Territorios de la movilidad habitual en pueblos del Partido de General Pueyrredon (Buenos Aires)



Sofía Ares

ares.sofi@gmail.com

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales (CONICET-UNMDP), Grupo de Estudios sobre Población y Territorio (FHUM - UNMDP), Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0907-5992>

Recibido: 31 de agosto de 2021. Aceptado: 31 de marzo de 2022.

RESUMEN

Mar del Plata (Partido de General Pueyrredon) en las últimas décadas tuvo ritmos de crecimiento demográfico lentos en contraste con los pueblos del distrito. Estas transformaciones promueven otras, una de ellas la intensificación de los flujos de movilidad diaria debido a la dispersión territorial de los pobladores y la centralidad de ciertos servicios (educación superior, instituciones de gestión privada, atención sanitaria especialmente la de mayor complejidad, administración pública, sistema bancario, u otros). El objetivo es analizar la movilidad territorial habitual en el PGP desde pueblos pequeños y grandes, abarcando las posibilidades, las condiciones de realización y los movimientos en sí mismos. Metodológicamente se usaron datos secundarios y primarios, analizados con un sistema de información geográfica y con técnicas cualitativas. Los resultados muestran que Mar del Plata es el principal destino de numerosos desplazamientos habituales merced a las posibilidades que ofrece como también a las aptitudes para la movilidad que tienen los sujetos, quienes, sin embargo, muestran diferencias entre sí debido a características individuales, del hogar y de la localidad en que residen.

Palabras clave: *Movilidad territorial. Sudeste bonaerense. Territorio de movilidad cotidiana. Pueblos.*

Commuting territories in General Pueyrredon (Buenos Aires) towns

ABSTRACT

Mar del Plata (Partido de General Pueyrredon) in recent decades had slow population growth rates in contrast to the towns of the district. These transformations promote others, one of them the intensification of daily mobility flows due to the territorial dispersion of the inhabitants and the centrality of services (higher education, privately managed institutions, health care especially the most complex, public administration,

banking system, or others). The objective is to analyze the usual territorial mobility in the PGP from small and large villages, covering the possibilities, the conditions of realization and the movements themselves. Methodologically, secondary and primary data were used, analyzed with a geographic information system and qualitative techniques. The results show that Mar del Plata is the main destination of habitual displacements thanks to the possibilities it offers as well as the mobility skills of the subjects, who, however, show differences between them due to individual characteristics, the home and the locality in which they reside.

Keywords: *Territorial mobility. Southeastern Buenos Aires. Commuting territory. Towns.*

Palavras-chave: *Mobilidade territorial. Sudeste de Buenos Aires. Território de deslocamento cotidiano. Vila.*

INTRODUCCIÓN

En Argentina el sudeste bonaerense, al igual que todo el territorio nacional, exhibe en la sociedad y el territorio, huellas de las desigualdades que no cesan de acrecentarse desde los años setenta. Las críticas de rigor y los intentos para contrarrestarlas en modo alguno han logrado atenuar las injusticias territoriales (Mikkelsen et al., 2020), vislumbradas en diversas aristas de la vida social, una de ellas, de interés en este artículo, la movilidad territorial diaria o habitual, de estrecha vinculación con los procesos de expansión de las ciudades y pueblos de distinta jerarquía demográfica.

El Partido de General Pueyrredon, y especialmente Mar del Plata (656.456 habitantes en 2020), reciben movilidades habituales gestadas en otras jurisdicciones y en distintos lugares del distrito. Mar del Plata es una aglomeración de tamaño intermedio que concentra aproximadamente al 96 % de la población del partido. A partir de la consideración de indicadores demográficos, de infraestructura de servicios, actividades económicas y estructura ocupacional se la califica como nodo regional (PET, 2011).

En las últimas décadas la ciudad tuvo ritmos de crecimiento demográfico lentos, inferiores al 10‰ (1991-2001) y cercanos a esa tasa (2001-2010), en contraste con las tasas de cambio en los pueblos pequeños de la jurisdicción (hasta 2.000 habitantes) y grandes (de 2.000 a 20.000 habitantes) superiores a ese valor (Ares y Mikkelsen, 2014). El crecimiento habitacional, así como el demográfico, generan cambios en la composición de la población, la emergencia de nuevas demandas y la intensificación de los flujos de movilidad diaria debido a la dispersión territorial de los pobladores y la centralidad vigente de ciertos servicios (educación superior, instituciones de gestión privada, atención sanitaria especialmente la de mayor complejidad, administración pública, sistema bancario, u otros). El volumen y la aglomeración poblacional en la ciudad cabecera son los factores que alientan determinadas funciones “posibilitando la viabilidad y reducción de costos, la provisión de servicios e infraestructura, etc” (Velázquez, 2001:54).

En relación con las características brevemente descritas, el objetivo es analizar la movilidad territorial habitual en el PGP realizada desde pueblos pequeños y grandes, abarcando las posibilidades, las condiciones de realización y los movimientos en sí mismos. El artículo se estructura en cuatro secciones. En la primera se presentan aspectos teórico-metodológicos. En un segundo momento se describe al PGP en el contexto subregional formado por este partido y los distritos linderos. La tercera sección está dedicada a los resultados, donde se expone el análisis de la movilidad habitual de los sujetos habitantes de Sierra de los Padres-La Peregrina y Chapadmalal. Por último, se expresan comentarios de cierre que destacan los principales resultados y comentan aspectos técnicos que podrán ser un insumo para aportes futuros.

CLAVES CONCEPTUALES Y TÉCNICAS

La movilidad territorial, en sentido amplio, hace referencia al conjunto de desplazamientos en el espacio físico, de individuos o grupos, sea cual sea la distancia recorrida y la duración (Kaufmann y Jemelin, 2004). Es, sin embargo, mucho más que desplazamientos territoriales ya que tiene por objetivo unir localizaciones donde se hallan objetos e infraestructuras, pobladores y usuarios. Es, por consiguiente, una práctica esencial para mantener las conexiones primordiales que hacen a la vida en sociedad. De esta forma se entiende que la organización socio-territorial, basada en la especialización del espacio usado, en condiciones culturales-simbólicas y en la existencia de dispares relaciones de poder, también tiene uno de sus pilares en la movilidad, delimitada como práctica social (Lévy, 2002; Kaufmann, 2014).

Dentro del conjunto de las movilidades en este artículo se focaliza en la movilidad cotidiana, habitual o *commuting* (Jiménez, 2008), es decir la que se desarrolla con cierta periodicidad desde la residencia base -punto de partida de los desplazamientos hacia los destinos-. Según Courgeau, la recursividad inherente a la movilidad territorial habitual define un espacio de vida, es decir, la porción del espacio donde el individuo efectúa sus actividades, incluyendo los lugares de paso y permanencia, pero también otros con los que cada uno está en relación (Courgeau, 1988, traducción personal).

Por su amplitud, el espacio de vida es difícil de abordar con lo cual Courgeau (1988) propone trabajar con una delimitación o simplificación considerando el lugar de residencia habitual y lugares donde se practican, por ejemplo, actividades laborales. Se está en esta instancia frente al diagrama de puntos y arcos que los unen, el espacio de vida cotidiano. La perspectiva demográfica seguida por Courgeau o Jiménez, entre otros, puede profundizarse a través de un enfoque comprensivo que incorpore las dimensiones sociales y espaciales de la movilidad, según propone Kaufmann (2014).

La base de la formulación de Kaufmann (2014) consiste en definir a la movilidad como dimensión transversal a todas las prácticas sociales, estructurada por atributos privados y públicos. Entre los privados cabe mencionar la condición socioeconómica de los sujetos, género, edad y composición familiar. Los públicos remiten a la cobertura de servicios, incluyendo los ejes viales y el transporte de pasajeros. Este último rasgo es de suma importancia en territorios como los que se analizan en este artículo ya que la falta de equipamiento vial y los medios de transporte generan diferenciaciones entre los sujetos con base en factores como son la distancia, el tiempo y las condiciones generales de los desplazamientos (Riquelme Brevis, 2018).

Kaufmann (2014) piensa en tres dimensiones para el análisis de la movilidad. La primera es el *campo de posibilidades*, es decir, las características de cada territorio, por ejemplo: 1) las redes de transporte disponibles y su desarrollo, rendimiento y condiciones de acceso; 2) la configuración territorial (diseño de la traza, centralidades y funciones); 3) el mercado de trabajo; 4) las instituciones y leyes que, de diferentes maneras, rigen la actividad humana. El segundo plano de análisis corresponde a la *motilidad o aptitud para la movilidad*. Está constituido por los elementos que inciden en el potencial para moverse o ser móvil, o sea, factores relativos al acceso (las condiciones por las cuales es posible usar la oferta), las habilidades necesarias para utilizar la oferta (alfabetización, licencia de conducir, u otras) y la apropiación o uso concreto de la oferta. Incluye, asimismo, las aspiraciones de movilidad o inmovilidad. Por último, la tercera dimensión es el *movimiento* en sí mismo, sea planificado o espontáneo.

Campo de posibilidades, aptitudes y movimientos definen en conjunto la traza territorial del *commuting*, así como de las movilidades no realizadas y de un elenco de sentidos que trascienden las individualidades por ser prácticas sociales. Para Buttimer (1983),

registrar las movilidades en una red es una forma de abrirse a horizontes de tiempo y espacio vividos ya que cada una de las prácticas espaciales, y los espacios de vida, están cargados de sentidos. Además, “el espacio, la duración, las prácticas espaciales se combinan en la experiencia humana para transformar el soporte terrestre en un lugar, la distancia en un viaje vivido” (Bailly, 1989:13). En la actualidad, se reafirma la necesidad de abordar sendas dimensiones, “Las prácticas, pues, albergan una doble condición –material e inmaterial– que acompaña la construcción social del espacio, su dotación de sentido y su apropiación” (Gutiérrez, 2012:64).

A través de estos aportes es posible observar que los espacios de vida se trazan sobre un territorio que no es la suma de las individualidades, sino que se establece a partir de un conjunto de formas, de interacciones, de decisiones, de significados. En consecuencia, se arriba a la idea de territorio de la movilidad cotidiana, de carácter social y no individual. El territorio de la movilidad cotidiana sintetiza la complejidad involucrada en el *commuting*, pero también en los procesos de expansión de las ciudades y el crecimiento de los poblados de menor tamaño demográfico. Es, en fin, una construcción social, concebida a través de una perspectiva integradora entre las distintas dimensiones sociales y de la sociedad con la naturaleza, entre lo inmaterial y lo material (Haesbaert, 2004).

A los fines de la investigación, los conceptos delimitados se han operacionalizado tal como se indica en el Cuadro 1, donde se detallan las características que se abordarán, teniendo en cuenta lo que ofrecen las fuentes de datos con las que se decidió trabajar.

Cuadro 1. Propuesta operacional para el análisis de la movilidad entre partidos y dentro del Partido de General Pueyrredon. Fuente: elaboración personal.

Fuente de datos	Secundaria	Primaria
Dimensiones		
Trayectos o desplazamientos territoriales	<ul style="list-style-type: none"> Origen: pueblos chicos y grandes del PGP Destino: Mar del Plata 	<ul style="list-style-type: none"> Origen: Sierra de los Padres-La Peregrina; Chapadmalal Destino: lugares donde los sujetos se trasladan habitualmente
Campo de posibilidades	Redes de transporte, centralidades y funciones	
Aptitud	<ul style="list-style-type: none"> Habilidades necesarias Aspiraciones de movilidad y sentidos asignados 	

El análisis macro, en la escala del partido, correspondiente a la movilidad entre los pueblos pequeños y grandes y Mar del Plata, se hizo con datos secundarios obtenidos mediante *TomTom O/ D Analysis*. Este sistema recolecta, de forma anónima, grandes volúmenes de datos en base a la ubicación proporcionada por los GPS TomTom (conectados), automóviles y teléfonos móviles con dispositivos de geolocalización. Según se especifica en la Guía para el usuario, las secuencias de puntos procedentes del mismo dispositivo definen el concepto de viaje y los algoritmos implementados los conectan en una sola línea con un punto de inicio y uno de final. Cada ping GPS de un viaje se origina a partir del mismo ID de dispositivo anónimo lo cual garantiza que se trata de un mismo viaje único. (Véase <https://support.move.tomtom.com/od-analysis-introduction/>). La matriz origen-destino se hizo a partir de la opción de fechas brindada en la versión de prueba correspondiente al mes de enero de 2020. Para minimizar los sesgos dados por la época del año se procesaron viajes correspondientes a los días los miércoles, sin selección de horario, con excepción del día 1 de enero.

Los datos primarios proceden de entrevistas semiestructuradas a sujetos-habitantes de dos pueblos grandes (2.000 a 20.000 habitantes) del PGP, Sierra de los Padres-La Peregrina y Chapadmalal, realizadas en 2017. Para identificar la movilidad diaria a partir del lugar de residencia habitual, se recolectaron datos mediante una ficha de movilidad a los integrantes del hogar mayores de 18 años. La información se sistematizó en matrices de origen-destino y en su análisis también se tuvieron en consideración las características socioeconómicas de las poblaciones en estudio. Las narrativas de los sujetos acerca de la movilidad y los lugares donde la realizan se analizaron con técnicas cualitativas de comparación y codificación (Chernobilsky, 2007).

GENERAL PUEYREDON, CENTRALIDADES LOCALES Y REGIONALES

En el sudeste bonaerense Mar del Plata se ha posicionado desde hace décadas como un nodo regional (Figura 1). En este sentido, no solo es atractiva para los habitantes del partido sino también para quienes residen en distritos más alejados debido a que el campo de posibilidades del PGP, pero fundamentalmente de la ciudad, es muy amplio.

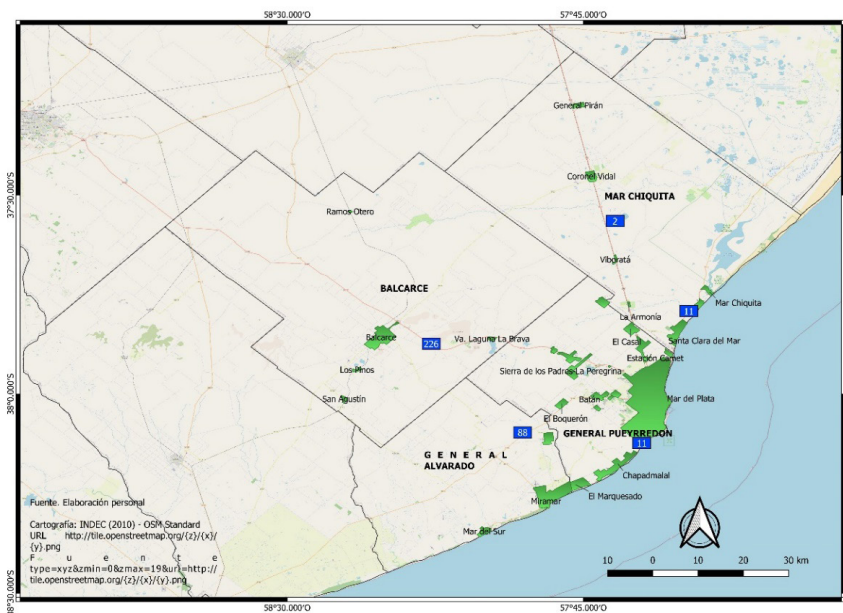


Figura 1. PGP y partidos vecinos. Fuente: elaboración personal.

Mar del Plata sobresale por su oferta universitaria de grado y posgrado (dos universidades de gestión pública y tres de gestión privada) y de educación superior no universitaria. Otra particularidad es la infraestructura sanitaria de la ciudad. Esta aglomeración encabeza la Región Sanitaria VIII a través de los hospitales provinciales (Interzonal de Agudos y Materno-Infantil), consultorios municipales, provinciales y privados, clínicas y hospitales de gestión privada. Se suma su concentración en la ciudad principal, sobre todo en los barrios más antiguos y consolidados, disminuyendo su presencia a medida que aumenta la distancia (Aveni, 2015; Sabuda, 2015).

El PGP tiene una estructura económica variada, destacándose sus servicios (financieros, comerciales, gastronómicos), producción industrial y del sector primario, especialmente en el rubro hortícola. Igualmente, en lo que refiere a conexiones con el resto del país,

Mar del Plata cuenta con un aeropuerto, estación ferroviaria y estación portuaria a la que se ha sumado en los últimos años una terminal de contenedores. Estas características, aunque muy brevemente comentadas, son suficientes para advertir el peso del partido y, en especial de Mar del Plata, en el contexto regional.

En las últimas décadas ha crecido la oferta de servicios en otros sectores del partido, en especial costeros, pero la infraestructura recreativa, gastronómica y hotelera tiene marcada concentración en la ciudad de Mar del Plata, dando continuidad a sus orígenes como estación de baños a fines del siglo XIX. A propósito de esta situación, así como por su condición de ciudad con fuerte impronta turística, los servicios esenciales (salud, recreación, gastronomía, gestión de residuos urbanos, provisión de agua) deben afrontar en cada temporada estival desafíos procedentes de un volumen incierto de población, duplicado quizá durante los días de mayor afluencia de visitantes (Ares, 2021; Gordziejczuk, 2022).

Como referencia de la centralidad mencionada, se muestra el comportamiento de movi­lidades en el conjunto subregional (Figura 2). De los tres distritos limítrofes, Mar Chiquita aglutina la mayor proporción de traslados. Desde ese partido los viajes registrados a General Pueyrredon constituyen el 36 % del total y en sentido inverso (PGP a Mar Chiquita) son el 38 %. La fluidez entre ambos partidos tiene fundamento en el campo de posibilidades de PGP y también en el proceso de poblamiento en localidades costeras de Mar Chiquita, intensificado con migraciones procedentes del PGP, aprovechando la oferta de inmuebles adquiridos a través del plan PRO.CRE.AR (Olivera et al., 2016). Esta situación insinúa la presencia de una población con potencial de movilidad que no ha perdido la oportunidad de acceder a la vivienda propia pero sin abandonar el empleo y otras actividades habituales en el PGP. Desde General Alvarado y Balcarce también predominan los traslados hacia PGP, pero su participación relativa es inferior al 10 %.

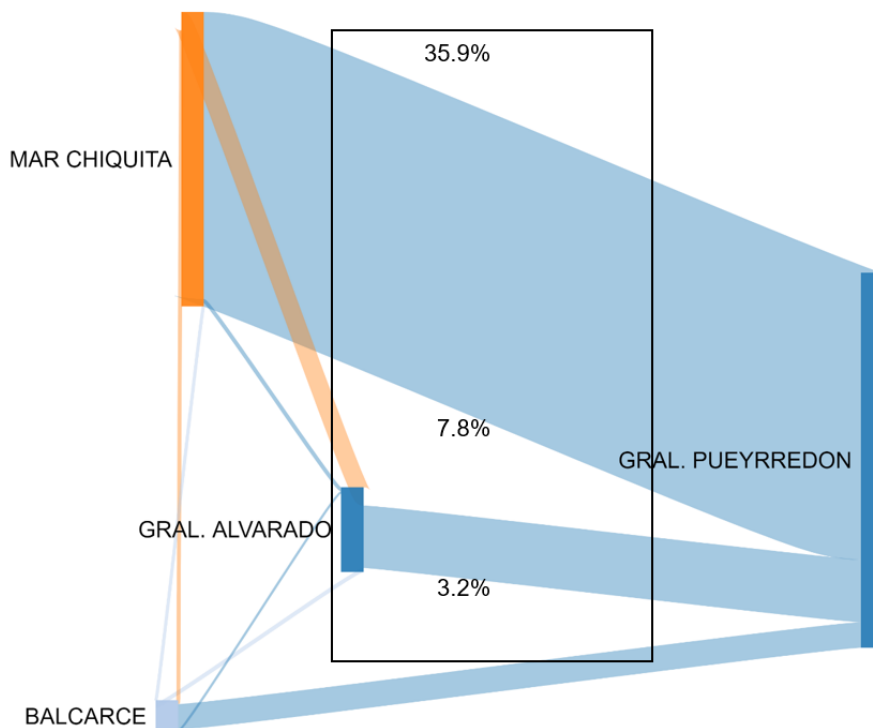


Figura 2. Origen y destino de las movi­lidades (%). 2020. Fuente. Elaboración personal en base a datos obtenidos de TOMTOM Análisis O-D.

La intensidad de la movilidad entre el PGP y Mar Chiquita, así como el futuro de movimientos en el eje sur de la Ruta 11 anticipan la configuración de un corredor donde se unen áreas residenciales, de servicios y mercados de trabajo. Es importante notar la incidencia de las vías rápidas de comunicación, como la Ruta 11 en su ramal norte –con la modalidad de Autovía– en contraste con el sur, pensado y sostenido en el tiempo como *parkway*, vía lenta con solo dos manos de circulación. Estas características, así como la inexistencia de un transporte público acorde, constituyen obstáculos que sin embargo no adquieren un peso tan significativo como para desalentar las radicaciones en los poblados ni las movilidades habituales que se asocian con estas.

En el PGP y sobre todo en la ciudad de Mar del Plata confluyen numerosos recorridos territoriales originados en partidos vecinos. Este volumen de tráfico y de población se suma a la dinámica propia de los habitantes del distrito y, durante el verano o en feriados puente, al aporte de turistas. Las movilidades internas, con punto de partida en pueblos pequeños y grandes constituyen el eje de análisis en el siguiente apartado.

MOVILIDADES LOCALES: ENTRE LA NECESIDAD Y EL DESEO

*Somos una especie en viaje
No tenemos pertenencias sino equipaje
Vamos con el polen en el viento
Estamos vivos porque estamos en movimiento
Nunca estamos quietos, somos trashumantes
Movimiento, Jorge Drexler*

Las poblaciones móviles constituyen una característica intrínseca a los procesos de expansión de las ciudades, pero en especial al crecimiento de los pueblos en intersticios rurales. De esta forma, en un partido donde la dispersión poblacional ha cobrado intensidad en las últimas décadas (Ares y Mikkelsen, 2014), pero la concentración de servicios se ha sostenido, las movilidades internas son inevitables y aportan volúmenes diferenciales (Figura 3). Según se nota, las localidades con mayor ritmo de crecimiento intercensal (Ares y Mikkelsen, 2014) son las que tienen más intensidad de flujos hacia Mar del Plata u otras áreas del distrito. Estas aglomeraciones, a su vez, son las que ostentan mejor conectividad hacia la ciudad, en especial a través del transporte privado.

Sobre la Autovía 2, tanto El Casal como Estación Camet tienen profusos intercambios con Mar del Plata, en un recorrido lineal donde hay baja disponibilidad de transporte público de pasajeros. La Autovía 226 es, hacia el oeste, otra vía rápida de acceso y comunicación, donde Sierra de los Padres-La Peregrina tiene ritmos de crecimiento muy acelerados. En el área de la ruta provincial 88, Batán, con unos 10.000 habitantes, es el pueblo de mayor tamaño y tiene en su haber instalaciones que lo posicionan como receptor y emisor de población en el día a día, sea por el Parque Industrial General Savio como por la Unidad Penal y los numerosos emprendimientos articulados con el cinturón hortícola y las actividades extractivas que se desarrollan en Estación Chapadmalal. Finalmente, la Ruta 11 en su traza hacia el sur, congrega fuertes movimientos sobre todo entre Chapadmalal y Mar del Plata, sin olvidar conexiones con Miramar (Partido de General Alvarado). El crecimiento a fuerte ritmo de la mayor parte de los poblados, por tanto, obliga a mirar por fuera de la ciudad y a poner atención a las numerosas demandas que surgen en torno a temas relacionados con la movilidad cotidiana.

Concretar los traslados dentro del PGP conlleva un conjunto de dificultades. Algunas debidas al tráfico -desordenado, con gran volumen de vehículos y elevada siniestralidad vial (Perinetti et al., 2015)-. Otras, a causa de las nunca solucionadas falencias

del sistema de transporte público¹. Al respecto se puede indicar que sus recorridos tienen diseño anticuado, poco adecuado a las necesidades del presente. Además, los prestatarios de servicios no cumplen con las condiciones establecidas en cuanto a frecuencias, cantidad de unidades en las calles ni higiene. Todo ello, aunado, colabora en la reproducción de disparidades territoriales ya que limita el acceso a ciertas localizaciones desde barrios periféricos o desde los pueblos. En estos últimos el transporte público tiene un déficit marcado por la baja frecuencia, los itinerarios que mayoritariamente solo se hacen por las rutas, sin ingresar a los poblados, y el costo monetario.

En la segunda década del siglo XXI algunas de estas preocupaciones se recogieron en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito de Mar del Plata-Batán (PMTT). En el marco de ese Plan se hicieron dos relevamientos de encuestas origen-destino, entre los años 2013 y 2014. El propósito de las encuestas era “describir la demanda de viajes de cada zona definida en el área de estudio” (2015:10), con la meta de realizar una macro planificación de la movilidad. Las conclusiones de las encuestas y los lineamientos y sugerencias surgidos del PMTT no tuvieron repercusiones positivas para la sociedad ya que no se implementaron cambios estructurales que pudieran contribuir a mejorar el transporte y, con ello, el bienestar de todos los habitantes y visitantes del PGP. En base a las encuestas de invierno se notaron diferencias en la movilidad entre las áreas donde se ubican las localidades menores del partido. Así pues, tanto la zona denominada Sur-sur (Chapadmalal y El Marquesado), como la Autovía 2 y parte del área de Batán son las que registraron mayor porcentaje de inmovilidad, es decir, que el día previo a la encuesta las personas declararon que no habían realizado ningún desplazamiento territorial (más del 40 %). El gran foco de las movilidades era, por aquel entonces, Mar del Plata. La situación avizorada ha tenido continuidad en el tiempo de acuerdo con la fuente de datos de GPS utilizada en esta oportunidad y sintetizada en la Figura 3.

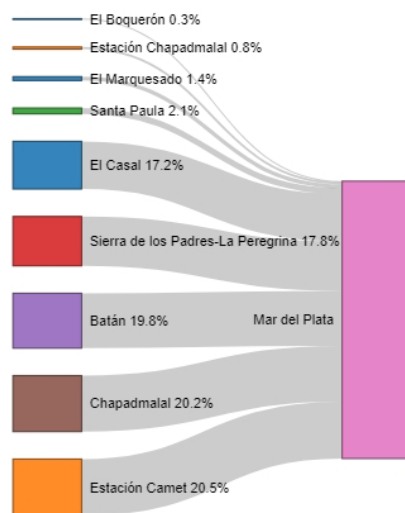


Figura 3. Movilidad hacia Mar del Plata desde pueblos pequeños y grandes del PGP. 2020. Fuente. Elaboración personal en base a datos obtenidos de TOMTOM Análisis

¹ En el PGP los problemas con el sistema de transporte urbano registran una historia extensa que no ha tenido voluntad de solución. Así, la concesión del servicio, cuyo pliego tenía vencimiento en el año 2019 se encuentra prorrogado y la presentación (Sistema Integrado de Transporte Urbano) en el Concejo Deliberante en 2021 se rechazó, entre otros motivos, porque daba continuidad a las disparidades en el servicio, sin contemplar los requerimientos emergentes por la expansión de la ciudad de Mar del Plata y las demandas relacionados con el crecimiento de los pueblos pequeños y grandes.

Los datos presentados, si bien de carácter general, señalan la relevancia adquirida por las dinámicas habituales entre Mar del Plata y el resto del partido y balizan el escenario sobre el que se han realizado las entrevistas, tanto en Chapadmalal como en Sierra de los Padres-La Peregrina.

El análisis de la información obtenida permite establecer que los territorios delimitados por la movilidad se extienden hacia Mar del Plata, pero son dispares por fuera de esa ciudad (Figura 4). En el caso serrano, la amplitud es local, con focos en Mar del Plata y Batán. En Chapadmalal, se suma la jurisdicción de General Alvarado, con Miramar como ciudad con una oferta diversificada en comparación con la zona sur de General Pueyrredon.

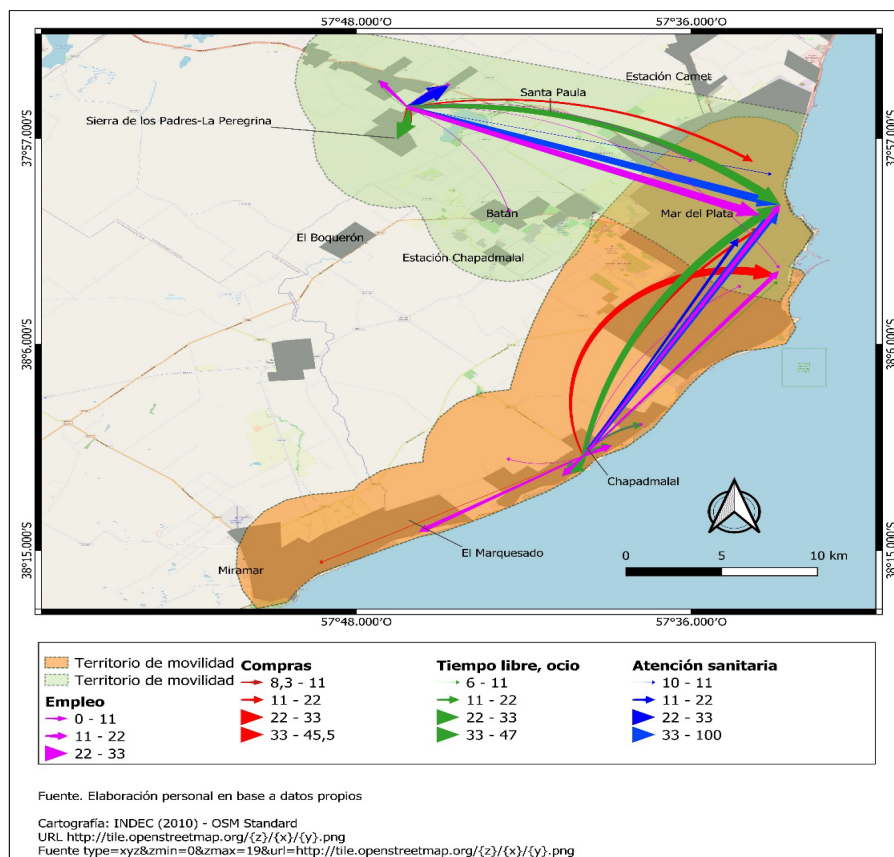


Figura 4. Territorios de movilidad cotidiana (flujos en %) PGP. Fuente: elaboración personal.

A continuación, se detalla, a partir de los traslados territoriales efectivos, la relación entre posibilidades y aptitudes incluyendo los sentidos asignados a la movilidad y al territorio.

Primera mirada: lo concreto

Sierra de los Padres-La Peregrina está localizada a unos veintinueve kilómetros de Mar del Plata y contaba en 2010 con 4.249 habitantes. El análisis de las movi­lidades ha demostrado que sus residentes forman territorios cotidianos con extensión fuerte hacia Mar del Plata, pero donde el entorno cercano a la vivienda tiene un rol destacado.

En cuanto a las posibilidades de transporte, los sujetos destacan características positivas, como son la rapidez con que pueden hacer los trayectos, siempre que se conozcan

los horarios y frecuencias². Se consigna que la prestación es organizada y se cumple, situación que ayuda a reducir la sensación de lejanía, con matices, sin embargo, relacionados con la edad y motivos de los traslados. Así, jubilados e inactivos hacen en general evaluaciones favorables, a diferencia de trabajadores o estudiantes. La Autovía 226 es de importancia para facilitar los viajes, sea en transporte público o privado.

A propósito de la disponibilidad de prestaciones básicas, durante la última década se ha incorporado una variedad de comercios, consultorios médicos y odontológicos privados, laboratorio de análisis clínicos, gimnasios y gastronomía en general, lo que no solo facilita el quehacer cotidiano, sino que configura de forma progresiva un novel mercado de trabajo local. De este modo, aunque los servicios sanitarios y educativos son mínimos, en otros rubros se nota que las posibilidades locales inciden para reducir la necesidad de traslados a Mar del Plata, diseñando una movilidad cotidiana que combina estrategias, aprovechando la heterogeneidad de la oferta y precios que los sujetos evalúan como apropiados.

Sobre las capacidades o aptitudes para la realización de las movilidades cotidianas, los sujetos disponen de capital cultural y económico que les permite cumplir con sus responsabilidades y actividades habituales. El porcentaje de población con alto nivel educativo oscila entre el 3 y el 16 %, con su valor máximo en el Barrio Sierra de los Padres. En general el uso del o los vehículos(s) del hogar se distribuye entre los integrantes con habilitación para conducir, pero la forma de transporte más común es la que algunos sujetos califican como “movilidad en bloque”. Esta consiste en que todo el grupo familiar sale y regresa en los mismos horarios, inclusive apelando a estrategias como pasar tiempo en casa de algún familiar, hacer compras o una actividad deportiva. Entre las mujeres se observa mayor propensión a resolver trayectos a pie, en general de carácter micro - local o bien dentro de la ciudad de Mar del Plata, aprovechando el “estar ahí”. De modo que la relación de proximidad sirve para la concreción de otras actividades (visitas, compras). Por último, en el grupo entrevistado se destaca que para mujeres y niños el transporte público es vital para hacer actividades habituales, extraescolares, visitas o paseos en Mar del Plata.

En los pueblos, donde los mercados laborales están aún en formación, los traslados asociados al empleo son muy relevantes. En este caso, los desplazamientos hacia Mar del Plata representan la mitad de los que se hacen por motivos laborales, mostrando la preeminencia del centro y macrocentro, sobre todo para quienes son profesionales o desarrollan tareas por cuenta propia. El resto de las movilidades transcurren en el ámbito local, en empleos en actividades agropecuarias, docentes, profesionales, y cuentapropistas.

Para la atención de la salud la localidad cuenta con una Unidad Sanitaria sobre la Autovía 226. Su presencia garantiza servicios médicos tanto para servicios preventivos o de seguimiento como para la resolución de urgencias. A este centro se han sumado en los últimos diez años consultorios privados en distintas especialidades. La preferencia por concurrir a Mar del Plata, sin embargo, aún es predominante mientras que la Unidad Sanitaria local se reserva para urgencias o como única opción cercana para quienes no tienen cobertura por parte de obra social o medicina prepaga.

Los movimientos para las compras o el abastecimiento del hogar se dividen casi en igual proporción entre Mar del Plata –con sus opciones mayoristas o hipermercados– y el área serrana. Sin embargo, es importante notar que el traslado habitual a la ciudad por

² El servicio de transporte público se realiza entre las 6 y 23 horas, todos los días de la semana, con una frecuencia de 30 minutos.

motivos laborales permite el aprovechamiento de cada momento disponible, tanto para hacer trámites como para concretar compras a mejores precios o acceder a productos que no es sencillo encontrar en los comercios locales.

Las prácticas durante el tiempo libre, las de ocio y recreación, se realizan en gran medida en Mar del Plata, pero también tienen un papel prioritario la propia vivienda y el entorno próximo. Los entrevistados ponen de relieve las bondades de la zona para el disfrute del paisaje, la posibilidad de hacer caminatas, recorridos en bicicleta o consumo gastronómico. No hay en la zona posibilidades de entretenimiento (como cine o teatro), pero los sujetos no viven esta situación como un contratiempo para su bienestar.

En el otro extremo del distrito, Chapadmalal es una localidad costera. Se ubica a unos treinta kilómetros de Mar del Plata y en 2010 tenía aproximadamente 4.100 habitantes. El transporte público no tiene dentro del grupo de sujetos entrevistados un rol protagónico, ya que entre ellos es primordial el uso de vehículos propios³. Por otra parte, dentro de los barrios de Chapadmalal hay un nivel de organización comunitaria que permite, a través de grupos de *WhatsApp* (como el *Aventón*) poner a disposición de los vecinos lugares vacantes en los vehículos privados. Los sujetos en general acuerdan en calificar al transporte público como inadecuado⁴ basado en que ningún servicio ingresa a los barrios, es decir, solo recorren la Ruta 11 donde se ubican las paradas. Además, expresan su disconformidad con las bajas frecuencias, altos costos, condiciones de las paradas de colectivos (oscuridad, muchas rodeadas de vegetación, situación que suma inseguridad). Por la extensión de cada uno de los barrios, la llegada hasta (o desde) la Ruta puede tener distintos grados de dificultad, dependiendo de las condiciones de cada sujeto y la situación de las calles que se deben recorrer.

A nivel general los servicios básicos son reducidos, pero esto se agudiza en lo concerniente a prestaciones educativas y de salud. No hubo hasta finales del año 2020⁵ consultorios médicos u odontológicos, ni otro servicio sanitario, excepto el Centro Integral de Salud que funciona en los Hoteles de Chapadmalal. Sí hay comercios básicos, pero algunos están abiertos sólo en temporada de verano.

En cuanto a las condiciones de acceso observadas por capacidades que permiten el desarrollo de movi­lidades cotidianas, los entrevistados están alfabetizados y es importante el porcentaje de población con estudios superiores completos (en promedio el 3.6 % con nivel universitario y el 7.0 % superior). La mayor parte de los entrevistados tiene registro de conducir, por lo cual dentro del hogar se pueden compartir los vehículos disponibles. Las bicicletas se usan casi con exclusividad para trayectos cortos (visitas, clases en las sociedades de fomento) y recreación. La distancia a Mar del Plata, así como la carencia de una ciclovía a lo largo de la Ruta 11, limitan el uso de este vehículo para otras actividades.

Al analizar las prácticas asociadas con el empleo, más de la mitad de los entrevistados ocupados tiene sus actividades en Chapadmalal o en El Marquesado, sea como cuentapropistas o como empleados (parques y jardines, construcción de estufas, instalación

³ Hay dos prestadores de servicios. Uno de ellos, funciona entre las 6.4 y las 22.3 horas, todos los días de la semana, con una frecuencia que oscila entre 30 minutos y 1.40 hora. El otro, con tarifa más baja, brinda el servicio de 6 a 23 horas con una frecuencia entre 30 minutos y una hora.

⁴ La Asamblea para el Transporte Público, es una manifestación de las dificultades que se observan a lo largo de toda la zona sur del PGP. <https://www.facebook.com/TransporteParaTodxs>

⁵ A finales del año 2020 se inauguraron consultorios privados en el barrio San Eduardo de Chapadmalal, que ofrecen servicios en distintas especialidades (médico generalista, pediatría, ginecología, kinesiología, psicología, fonología, odontología, nutrición).

de termotanques solares, changas de construcción, tareas en hotelería y gastronomía, cuidado y limpieza de viviendas). Los restantes, viajan a Mar del Plata diariamente, desarrollando tareas en comercio, servicios sociales, docencia o investigación. Se trata, en estos casos, de trabajos formales, registrados y abarcan a los hogares que se encuentran en mejor condición socioeconómica.

En los hoteles de Chapadmalal hay un centro de atención de la salud cuya gestión la comparten provincia y municipio. En los últimos años hubo numerosos reclamos por los horarios de atención, falta de profesionales y de ambulancia, con lo cual los sujetos valoran la atención como inadecuada. Por consiguiente, indican de forma mayoritaria que se trasladan a Mar del Plata (a hospitales públicos o clínicas privadas o a la unidad sanitaria del barrio La Serena) o a la ciudad de Miramar (Partido de General Alvarado).

En lo concerniente al abastecimiento o las compras, en los barrios hay algunos locales comerciales, especialmente en Playa Chapadmalal, Santa Isabel y San Eduardo de Chapadmalal, con capacidad para satisfacer las necesidades diarias. La mitad de las compras se hace en los barrios de la localidad, pero también se usufructúan los viajes a Mar del Plata o Miramar para obtener mejores precios o realizar otro tipo de consumos.

En la realización de prácticas de ocio y recreación es relevante el aprovechamiento de los espacios verdes o marítimos cercanos al hogar. Sobresale la presencia de numerosos vínculos interpersonales que favorecen las visitas o actividades en conjunto, compartidas en espacios públicos. Los residentes en esta localidad disfrutan el entorno para hacer caminatas, recorridos en bicicleta, práctica de *surf* o estancias en la playa. Otros van a Mar del Plata o a Miramar, para realizar paseos, encontrarse con familiares o amigos o practicar algún deporte. La actual situación de auge como punto turístico y recreativo está reconfigurando el territorio de Chapadmalal en busca de aumentar la oferta y sostenerla a lo largo del año. Así, por ejemplo, a lo largo de los meses de verano se han ofrecido recitales en balnearios o en la zona comercial de Playa Chapadmalal, como también proyecciones de películas en un local dedicado a la venta de indumentaria y elementos para la práctica del *surf*.

Segunda mirada: lo sensible

Como se ve, los traslados y la conformación de territorios de movilidad son parte indiscutible del vivir en pequeños pueblos. Estas movildades, así como los territorios donde se realizan, son significadas por los sujetos. Según se nota, la asignación de sentidos se relaciona con los traslados efectivos, pero también con los anhelos por ser más o menos móvil, por las otras aptitudes para la movilidad y por el campo de posibilidades ofrecido por las distintas localizaciones. Cabe aclarar que algunos sentidos, como los atribuidos a Mar del Plata, no parecen tener vinculación con caracteres sociodemográficos ni de motilidad. Por el contrario, se relacionan directamente con las cualidades de la ciudad, sobre todo con aquellas que más la diferencian de los pueblos.

De esta forma, a Mar del Plata, significada como gran ciudad, como construcción artificial, los sujetos la consideran sucia, ruidosa, llena de gente. Pero además peligrosa e insegura. Estos últimos caracteres se asocian con la sensación de vulnerabilidad frente a posibles delitos, con el tránsito y las infracciones a las normas. Al mismo tiempo, los sujetos valoran la belleza paisajística de la ciudad y sus servicios.

Llegar a Mar del Plata representa para la mayoría una adversidad. Los sujetos con o sin vehículo propio sienten que la movilidad hacia la ciudad se hace “*pesada*”, “*can-sadora*”, debido al “*tráfico agresivo*”, al ruido y aglomeración de gente. De tal suerte que es común que busquen estrategias, como reorganizar horarios y actividades, para reducir los viajes, acotar el territorio de las movildades habituales sin que esto

impida satisfacer las necesidades de todos los integrantes del hogar. En los hogares con niños o jóvenes, las movibilidades se hacen más intensas para cumplir con actividades escolares, deportivas y sociales. Estos son los que manifiestan mayores desigualdades entre sí según tengan o no vehículo propio ya que moverse con niños en transporte público conlleva mayores dificultades sobre todo por la escasa frecuencia de los servicios (cuarenta minutos a dos horas, según la zona y día de la semana), especialmente cuando las condiciones meteorológicas son desfavorables.

Otra señal negativa procede de la falta de pavimento en gran parte de las vías de circulación. Así, el material de las calles, la falta de veredas, atentan contra la prolijidad de la vestimenta y el calzado. A esto se suma, en los grupos de edad más avanzada, relativo desinterés por el aspecto personal. Según comenta una entrevistada *“uno acá se pone medio bagual... en las afueras es así. No nos preocupa mucho la ropa, ni el peinado. Pero cuando vas allá te das cuenta de que sos diferente”*. Este y otros comentarios muestran que la lejanía, el tipo de infraestructura de los poblados, constituyen obstáculos también difíciles de superar porque alimentan la autocensura y cierto aislamiento por la presentación personal.

En línea con estas manifestaciones, los pobladores de ambas localidades indican que les *“cuesta arrancar”*, una joven serrana apunta *“estar acá es una trampa, ya no querés salir”*. En Chapadmalal se repite esta idea, indicando por ejemplo *“el sur te atrapa bastante, por esto de la vida más en comunidad, estar más tiempo con la naturaleza”*. Las narrativas ponen de manifiesto el deseo de permanecer en el pueblo la mayor parte del tiempo y regresar pronto. En los discursos de los sujetos son transparentes los significados, así como las preferencias y aversiones que van construyendo un acervo de sentidos.

Un habitante de Chapadmalal señala *“En verano evitamos ir a Mar del Plata, no tanto por inseguridad o por miedo, sino por una cuestión de tumulto y de poca movilidad y de incomodidad en el tránsito ... Miramar también en algunos momentos del verano porque a veces tardás una hora para llegar cuando en realidad en 20 minutos estás allá normalmente. Una cosa que sería un poco nuestro norte es que nuestro desarrollo de la vida cotidiana pueda ser lo local, ¿no? acá en el barrio y no tener que salir a trabajar a Mar del Plata”*. Algunos serranos coinciden en esos sentires respecto de la ciudad y afirman, *“Me he tomado a Mar del Plata como un lugar donde cumpla mis tareas y nada más, no me desespero por ir allá, no tengo esa cosa urbana, ni soy como los marplatenses una desesperada por ir a la playa. No necesito salir, ni ir a tomar algo, ni a cenar, ni a la playa”*. Los relatos, tanto de Chapadmalal como de la zona serrana, son contundentes, trascienden edades y grupos socioeconómicos, en cuanto a tener como horizonte mayores posibilidades para concentrar la vida cotidiana en el entorno próximo.

Para el caso de Chapadmalal, llama la atención cómo la distancia parece no afectar demasiado la vida cotidiana de los entrevistados, quizá por las oportunidades (culturales, recreativas) que tiene la localidad, según expresa una entrevistada *“Yo estaba absolutamente adaptada a la ciudad, recontra ciudadina y pensaba que estaba perfecto. Pero desde que estamos acá es como que descubrimos que está muchísimo mejor vivir así de esta manera. Y tampoco es que estemos tan aislados. No es que estemos en el medio de la nada. Hay actividades. Hay algo para hacer y ahí estamos todos, que se yo hay una peña en la sociedad de fomento y ahí estamos todos. Si bien hay actividades para hacer, culturales o sociales es mucho menos que en la ciudad”*. Estas opciones, sin embargo, no satisfacen a todos por igual y sobre el particular se hacen evidentes las diferencias en lo concerniente al capital cultural de los sujetos, algunos de los cuales buscan en Mar del Plata estar entre pares, entre personas con quienes compartir pareceres o discusiones semejantes, resulta de interés la voz de un entrevistado, *“... vamos a la escuela, a la sociedad de fomento, a distintos espacios que convocan a la gente del barrio ... En Mar del Plata el circuito es mucho más selectivo, puedo elegir donde vincularme y acá no, acá*

te vinculás en el lugar que hay posibilidades ¿no?, estos espacios que convocan a la comunidad. Pero en Mar del Plata elijo ir a la universidad, elijo ir ciertos centros culturales, a ciertas actividades políticas más afines a mi ideología, a mi sentir..."

La organización de horarios y tareas a realizar es una de las características distintivas, atravesando grupos sociales y demográficos. Antes de salir a la ciudad nada se deja al azar, excepto tal vez cuando el traslado es recreativo. Otras actividades: gestiones, turnos médicos, compras, se hacen tratando de aprovechar al máximo la posibilidad de estar en la ciudad y, con miras a no tener que regresar por el mismo motivo. Esta es una forma de no perder tiempo en Mar del Plata, pero también de no encontrarse en horarios o días inoportunos sin determinados insumos en el hogar. Según indica un entrevistado de Sierra de los Padres-La Peregrina, "*Si venís a vivir acá después no te puede hinchar las bolas ir a Mar del Plata, ni quejarte por la distancia. Para vivir acá tenés que tener orden y disciplina. A las 10 de la noche no podés darte cuenta de que no tenés papel higiénico o que te falta algo para cocinar*".

La planificación también es un medio, de acuerdo con los sujetos, para disminuir la sensación de distancia y de "estar medio preso". En Chapadmalal una entrevistada lo expresaba así "*Tengo que organizar todo el día, no podés decidir, llegar a tu casa y decir voy a comprar tal cosa o voy a ir a visitar a alguien. Tenés que pensarlo ya y llevarte todo para quedarte en Mar del Plata. En ese sentido es como que hasta que cambiás tu cabeza te embola un poco la situación, estás medio preso*".

Vivir en un lugar que semeja "un cuento" no está exento de otras dificultades, algunas de base físico-natural. En los poblados pequeños, la naturaleza muestra su inflexibilidad en lo que respecta a topografía y meteorología, mostrando que además de definir un área como paraíso puede en ocasiones volverse hostil, sobre todo para las personas que dependen del transporte público o los grupos etarios extremos -niños y ancianos-. Las sudestadas, los vientos intensos, el frío sobre todo se combinan con la falta de pavimento, con las calles anegadas, configurando un panorama adverso. Los anegamientos obstaculizan en ocasiones la llegada a las escuelas, el acceso a la ruta o incluso a comercios. El comentario de un entrevistado serrano ejemplifica la situación "*el tema de las calles es un problema, a veces los autos patinan, o tenés que tener cuidado de no quedarte encajado... es duro en invierno por el frío y la lluvia y también en verano, cuando hace calor subir la loma sin nada de sombra es difícil*".

Según se observa, la aplicación de una metodología cualitativa permite descubrir las relaciones de carácter afectivo, sensorial y emotivo que los sujetos establecen con los lugares (Tuan, 2015). Las vivencias cotidianas de movilidad definen espacios de vida que son mucho más que trayectos y concluyen delimitando territorios compartidos donde se aúnan nodos, desplazamientos, vínculos y sentidos (Cuadro 2). Estos representan a los sujetos en sus prácticas sociales de movilidad y dan indicios de interés para el reconocimiento de las necesidades y de las cualidades positivas de cada poblado que es preciso cuidar y potenciar.

Cuadro 2. Los sentidos construidos en la movilidad habitual. Fuente: elaboración personal.

Los pueblos	Las movilidades	La ciudad
Ámbitos de exploración, de disfrute		Ámbitos para cumplir con actividades obligados o elegidas
Lejanos, aislamiento relativo	Largas, cansadoras, necesarias	Sucia, ruidosa, peligrosa, con tránsito caótico
La naturaleza buscada vs. la naturaleza hostil (lluvias, vientos, frío, calor, anegamientos)		Atractiva por las posibilidades que ofrece

COMENTARIOS DE CIERRE

Los procesos de desconcentración relativa de la población hacia áreas rururbanas, evidenciados a través del crecimiento de pequeños pueblos o localidades conlleva la sustanciación de distintas movilidades territoriales con propósitos laborales, sociales o de acceso a bienes y servicios. En el PGP, y en el sudeste bonaerense, la centralidad de Mar del Plata es indiscutible. Por ello en la ciudad confluyen numerosos movimientos entendidos como parte ineludible de las prácticas espaciales necesarias para unir localizaciones y sujetos. Estos desplazamientos en el interior del partido presentan semejanzas en cuanto a la importancia de acceder a la ciudad y sus prestaciones, pero difieren en lo concerniente a opciones que brindan el transporte público y la infraestructura vial.

Según se ha podido observar, los territorios de movilidad cotidiana delimitados por pobladores de Sierra de los Padres-La Peregrina y Chapadmalal se construyen con base en el campo de posibilidades y las aptitudes, es decir, en la sinergia entre dimensiones materiales e inmateriales, atributos públicos y privados, conformando así corredores polarizados con Mar del Plata como foco primordial.

En tal sentido, se nota que las situaciones meteorológicas y las características geomorfológicas de los poblados, la escasez de servicios locales, los mercados de trabajo aún incipientes, las deficiencias del transporte público, junto con un tráfico vehicular desordenado son los principales obstáculos que enfrentan los pobladores. Las localidades, elegidas por los sujetos como lugar de residencia, se valoran y significan por el tipo de vínculos sociales que se construyen, pero también por la cercanía a la naturaleza y sus cualidades conexas como serían el silencio, la tranquilidad, la seguridad, la presencia de espacios amplios, numerosos de ellos aún vacíos, entre otros. Todo, en conjunto, contribuye a delinear las asignaciones de sentidos de lugar a las localidades, a Mar del Plata y a los desplazamientos que unen sendas aglomeraciones. La concentración de prestaciones en Mar del Plata, junto con su mercado laboral, constituyen un punto primario de atracción. Otros factores, en cambio, como la concentración de personas, el desorden, los ruidos, la inseguridad, la suciedad, merman su atractivo y conducen a una semantización que pone de relieve aspectos negativos. Lo mismo se observa en referencia con los viajes en sí mismos de modo tal que el tiempo de duración, el cansancio, los gastos, se destacan como factores negativos para la vida cotidiana.

La convivencia entre significados antagónicos, necesidades, deseos, posibilidades de organización, delinear el conjunto de movilidad/ inmovilidad, estimulando a esta última como forma de atravesar menores obstáculos en el día a día. De este modo, los sujetos habitantes en condiciones de permanecer en sus poblados, de trabajar a distancia, de elegir como y cuando desplazarse, gozan de mayores ventajas que aquellos que deben movilizarse día a día de modo inexorable.

Desde el punto de vista técnico se desea destacar que el estudio de las movi- lidades mediante el uso de fuentes de información secundarias, como son las provistas por plataformas de GPS o de telefonía móvil, es aún un área poco explorada en Argenti- na, pero con gran potencial. Desde lo conceptual, la aproximación a las movi- lidades siguiendo la propuesta de Kaufmann (2014) e incluyendo los sentidos que construyen los sujetos sobre los desplazamientos y el espacio, hace visibles diferentes aspectos de los problemas ligados con la expansión de pueblos en contextos sin planificación ni propuestas de ordenamiento territorial, promoviendo la existencia y sostenimiento en el tiempo de desigualdades que atentan, en el corto o largo plazo, sobre el anhelado bienestar social.

BIBLIOGRAFÍA

- » Ares, S. (2021). ¿Llegamos al millón? La población del Partido de General Pueyrredon: algunos aportes para el debate. *Observatorio ciudadano, político, electoral*. Facultad de Humanidades. UNMDP <https://www.observatoripolitico.com.ar/llegamos-al-millon-la-poblacion-del-partido-de-general-pueyrredon-algunos-aportes-para-el-debate>
- » Ares, S. y Mikkelsen, C. (2014). Dinámica socioterritorial de las localidades menores del Partido de General Pueyrredon, un escenario de cambios y continuidades. En: Fernández Equiza, A. (comp.). *Geografía, el desafío de construir territorios de inclusión* (pp. 403-416). Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (E-Book).
- » Aveni, S. (2015). Experiencias cotidianas en el Hospital Especializado Materno Infantil de Mar del Plata. Una aproximación a los factores sociales que influyen en la accesibilidad geográfica de los usuarios a sistemas de salud. En: Lucero, P. (Directora) *Atlas de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon II*. (pp. 195-220). Mar del Plata: EUDEM.
- » Bailly, A. (1989). Lo imaginario espacial y la geografía. En defensa de la geografía de las representaciones. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N° 9 Madrid: Universidad Complutense (pp. 11-19).
- » Buttimer, A. (1983). Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. En: Christofoletti, A. (Org.) *Perspectivas da Geografia* (pp. 165-193) São Paulo: DIFEL.
- » Chernobilsky, L. (2007). El uso de la computadora como auxiliar en el análisis de datos cualitativos. En: Vasilachis, I. (coord.) *Estrategias de investigación cualitativa*. (pp. 239-262). Buenos Aires: GEDISA.
- » Courgeau, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. (pp. 11-20). France: Editions de l'Institut National d'Etudes Démographiques.
- » Gordziejczuk, M. (2022). Sobre la población de turistas en Mar del Plata y a propósito de si llegamos al millón...*Observatorio ciudadano, político, electoral*. Facultad de Humanidades, UNMDP. <https://www.observatoripolitico.com.ar/category/ciudadano>
- » Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012. Colombia: Universidad Nacional de Colombia Bogotá. (pp. 61-74).
- » Haesbaert, R. (2004). *O mito da desterritorialização. Do "fim dos territórios" a multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- » Jiménez, M. A. (2008). Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. *Notas de Población*, Año XXXVI. N° 88. Santiago de Chile: CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12850/np88163185_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y (pp. 163-185).
- » Kaufmann, V. (2014). Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica, Italian journal of sociology* 1/2014, doi: 10.2383/77046 (pp. 1-17).

- » Kaufmann, V. et Jemelin, C. (2004). La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales? *Espaces et sociétés aujourd'hui. Colloque de Rennes*.
- » Lévy, J. (2001). Os novos espaços da mobilidade. *Geographia*, 3(6), 7-17.
- » Mikkelsen, C; Zulaica, L y Ares, S (2020). Aglomerados urbanos argentinos: Construcción de un Índice de Bienestar en tres momentos (2003, 2008 y 2014). *Acta Geográfica; Boa Vista/RR; vol. 14* (pp. 140–164).
- » Ministerio de Planificación Federal (2011). “Plan Estratégico Territorial (PET) Nacional 2011”. Argentina del Bicentenario. Buenos Aires. Avance 2011. [En línea: http://www.planificacion.gob.ar/documentos/publicaciones/id_noticia/2858. Consultado en diciembre 2020].
- » Municipalidad de General Pueyrredon, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (UNMdP). (2015) Encuesta origen-destino. Caracterización de la movilidad Mar del Plata-Batán. https://issuu.com/mgp-mardelplata-batan/docs/libro_eod_issu
- » Municipalidad de General Pueyrredon (2015), Plan Maestro de Transporte y Tránsito Mar del Plata-Batán. Resumen ejecutivo. <https://www.mardelplata.gob.ar/Contenido/plan-maestro-de-transporte-y-tr%C3%A1nsito>
- » Olivera, A; Romeri, M.J. y Nicolini, A. (2016). Desarrollo de las políticas habitacionales del Programa de Crédito Argentino (PRO.CRE.AR) en relación al sistema de movilidad regional del sudeste atlántico. El caso de General Pueyrredon hacia Alvarado y Mar Chiquita. *Revista del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires*. N° 18.
- » Perinetti, A; Úbeda, C; Ungaro, J; Ares, S (2015) La ciudad de la furia. Lesiones por tránsito y territorio en el Partido de General Pueyrredon, 2010-2011. En Lucero, P (Dir) *Atlas de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon II*. (pp. 221 – 250) Mar del Plata: EUDEM.
- » Riquelme Brevis, H. (2018). Salir de casa para entrar a la ciudad. Estrategias de movilidad de habitantes de la ruralidad en la Araucanía, Chile. *Revista LIDER* Vol. 20, Nro. 33 <https://revistaliderchile.com/index.php/liderchile/article/view/29/o> (pp 151-170).
- » Sabuda, F. (2015). El tedioso tema de ir a la escuela. ¡Pero qué (in) justicia! El equipamiento escolar de nivel medio en el Partido de General Pueyrredon bajo la lupa geográfica. En: Lucero, P (Directora) *Atlas de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon II*. (pp. 251-274) Mar del Plata: EUDEM.
- » Tuan, Y. (2015) *Geografía romántica. En busca del paisaje sublime*. (Ed. Joan Nogué). Madrid: Biblioteca Nueva. Colección: Paisaje y teoría. Edición Kindle.
- » Velázquez, G. A. (2001). *Geografía, calidad de vida y fragmentación en la Argentina de los noventa. Análisis regional y departamental utilizando SIG's*. Tandil: CIG-UNICEN

Sofía Ares / ares.sofi@gmail.com

Doctora en Ciencias Sociales y Humanas (Universidad Nacional de Quilmes); Magíster en Ciencias Sociales y Humanidades con mención en Sociología (Universidad Nacional de Quilmes); Licenciada en Geografía (Universidad Nacional de Mar del Plata). Es docente regular de la Facultad de Humanidades (UNMdP) e Investigadora Asistente del Consejo Nacional de Investigación Científica y Técnica (CONICET). Integra el

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales (INHUS) (CONICET-UNMdP) y el Grupo de Estudios sobre Población y Territorio (GESPyT) (Facultad de Humanidades, UNMdP). Sus tareas de investigación están concentradas en la dinámica demográfica y el bienestar en pueblos pequeños y grandes.