

El continuo seguridad-inseguridad en la movilidad-inmovilidad. Análisis de experiencias de mujeres de barrios populares marplatenses.

Gimena Bertoni.

Cita:

Gimena Bertoni (2024). *El continuo seguridad-inseguridad en la movilidad-inmovilidad. Análisis de experiencias de mujeres de barrios populares marplatenses. 3º Jornadas de Estudios Sociales sobre Delito, Violencia y Policía. 4º Congreso de Seguridad Ciudadana de la UNVM. Universidad Nacional de Villa María, Villa María.*

Dirección estable:

<https://www.aacademica.org/3jornadas.de.estudios.sociales.sobre.delito.violencia.y.policia.4.congreso.de.seguridad.unvm/50>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eqcx/r3u>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite:
<https://www.aacademica.org>.

El continuo seguridad-inseguridad en la movilidad-inmovilidad. Análisis de experiencias de mujeres de barrios populares marplatenses

Gimena Bertoni (Flacso-México/UNMdP/IUV)¹

Eje temático: 4. Violencias, territorio e inseguridad

Introducción

En esta ponencia propongo analizar, desde una perspectiva interaccionista simbólica, las prácticas de movilidad urbana de mujeres de cinco barrios populares de la ciudad de Mar del Plata y los sentimientos de seguridad e inseguridad en sus movimientos cotidianos. Se retoma aquí el escenario goffmaniano pero se complejiza su conceptualización, que estaba caracterizado por la fijeza y por la composición de éste a partir de objetos y, en términos generales, como medio depositario de las interacciones. Las geografías de la vida cotidiana y el giro de la movilidad permiten complejizar los análisis interaccionistas al matizar dicha excepcionalidad y tendencia a la fijeza del escenario. Así, los escenarios y sus prácticas pueden analizarse también desde sus transiciones, por ejemplo, como aquellos que implican a la movilidad.

El objetivo es estudiar escenarios móviles y de movilidad a través de interacciones cara a cara y emocionalidades en movimiento, de sensorialidades y sentidos alrededor del cuerpo en su dinamicidad, vinculadas a los sentimientos de seguridad e inseguridad. Para lograr el objetivo, la estrategia metodológica se basó en técnicas de investigación cualitativas para la recolección de la información: se problematizó la espacialidad mediante la historización de Mar del Plata y de los barrios, se realizaron 42 entrevistas semiestructuradas, observaciones situadas y notas de campo.

Un viaje, cuatro tiempos y espacios

Los viajes en transporte suponen esas escasas o excepcionales situaciones donde los *medios* se mueven con los *actantes* (Goffman, 1997), que no han sido de mayor interés hasta los aportes más recientes hechos por los trabajos que se insertan en el giro de la movilidad en las ciencias sociales (Clarsen, 2014; Jirón, 2007; Sheller, 2014; Urry, 2000). Para el caso de las mujeres de barrios populares marplatenses, los hallazgos encontrados muestran que más problemático que el trayecto *en* el transporte público colectivo, son los momentos previos y posteriores. El sentimiento de seguridad e inseguridad, es más un continuo que un par binario y, tal como sostiene Kessler (2011), está compuesto por múltiples y variables emocionalidades.

¹ Doctora de Investigación en Ciencias Sociales con mención en Sociología por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede México. Correo electrónico: gimena.bertoni@gmail.com

A los fines analíticos, sostengo que los desplazamientos constan de cuatro situaciones. Con distinta intensidad, en todos ellos el cuerpo y las emociones se encuentran en movimiento. Cada una de estas fases de viaje tiene temporalidades variables y disímiles, como así también variedad de escenarios por donde se transita. Por lo anterior, la percepción de la temporalidad y de la espacialidad tendrán valoraciones heterogéneas intra e inter viajes –dependiendo, principalmente, de la luz u oscuridad de la noche, las representaciones y conocimiento de los lugares de origen y destino que se tenga, la soledad o la compañía.

El primer momento es aquel en que se realiza el desplazamiento desde el lugar inicial hasta la parada del colectivo. Generalmente, este trayecto se realiza caminando. Las distancias varían dependiendo de la ubicación de su casa en el barrio y de cuán cerca estén de las arterias principales o calles más concurridas –por donde las empresas de transporte trazan sus rutas. Cuando se usa el colectivo, las posibilidades de lo multimodal aquí estarían caracterizadas por la combinación con los recorridos a pie, pues es el único medio de transporte público con que cuenta Mar del Plata. Una práctica reiterada de movilidad multimodal, pero que va más allá de sí, es la de pedir colaboración a algún familiar o amigo que cuente con vehículo particular y las acerque hasta la parada si está lo suficientemente lejos. Un arreglo como este, implica una mayor coordinación e interdependencia y resta autonomía en la movilidad.

El segundo momento es el más problemático y ambivalente, y es aquel de la espera en la parada. Este se caracteriza por ser una situación liminal, de transición, entre el lugar de origen y el lugar de destino del viaje. Pero más allá de este desplazamiento, cobra centralidad la movilidad en toda su complejidad; es decir, en el sentido de las prácticas y las significaciones atribuidas a ellas, las representaciones espaciales, la sedimentación de vivencias previas, las interacciones con otros sujetas/os pero también con objetos. Distintos elementos y situaciones son los motivos por los cuales las paradas de colectivo se significan como escenarios muy inseguros.

Por un lado, las paradas son consideradas como espacios en sí mismos solitarios y, por este motivo, la principal percepción que domina es que las oportunidades de ser víctimas de un delito –común o sexual– se incrementan exponencialmente. En aquellas que cuentan con rutinas de viaje concertadas, la aparición de sujetos no habituales en ese espacio tiempo, ocasiona una tensión corporal y emocional extraordinaria en el escenario reducido de las paradas de colectivo –generalmente ubicadas en las esquinas. Esa tensión extraordinaria se gestiona mediante la sensorialidad en estado de alerta: la mirada atenta, la audición sin obstrucciones como audífonos, el mantenimiento de la distancia personal a partir de la kinesia de ese *otro*, y la evitación de distracciones.

Además, la inmovilidad que implica estar de pie y a la espera de que pase el colectivo, es también significada como más riesgosa que estar en movimiento transitando la calle; pues el

argumento que ronda en los relatos está referido a las mayores dificultades de escapatoria frente a una potencial agresión. La incertidumbre en torno a posibles cursos de interacción con *otros* y el sentimiento de vulnerabilidad es notable a pesar de que estos espacios de espera sean abiertos o semiabiertos, y este resultado contrasta con hallazgos de investigaciones previas de las geografías feministas y la sociología de la seguridad.

Además de la quietud de los cuerpos en el escenario, la falta de iluminación y la precariedad de las construcciones, si es que las hay, también son significadas de manera negativa. Los refugios de las paradas son antiguos y se utilizan para guarecerse del frío, del sol, del viento, de la lluvia. El abandono de las gestiones convierte a esos espacios semiabiertos en lugares atravesados por sensibilidades vinculadas al desagrado. La falta de frecuencia de las unidades hace estas problemáticas sean relevantes en la experiencia urbana de las mujeres en tanto usuarias: si bien es cierto que no es un lugar que se *habite*, concebirlo como un mero espacio de tránsito es problemático, porque esa espera puede llegar a tener una duración de hasta una hora. La espera es experiencia y expectativa, y es también una interacción social, porque allí se ponen en juego emociones e interacciones (Artavia, 2021; Auyero, 2013; Koselleck, 1993).

En tercer lugar, está el momento del viaje en sí mismo. Las entrevistadas conciben al colectivo, el único medio de transporte público de la ciudad, como un espacio seguro. Este hallazgo tensiona la evidencia que se ha encontrado en otros países o ciudades², donde las mujeres narran o reportan en las encuestas altos niveles de preocupación, de tensión y desconfianza al usar el transporte público de su ciudad. Lo anterior no significa que las mujeres no hayan padecido violencias, acosos o robos en el colectivo, pero mueve y ubica espacialmente el sentimiento de inseguridad y vulnerabilidad a otros escenarios en el caso de las mujeres marplatenses.

Durante los viajes, la sensación de seguridad abarca toda su polisemia: vial, de género, sexual, la seguridad ciudadana. Incluso los choferes, exclusivamente varones en la ciudad, son visualizados como desconocidos con los cuales se puede contar en caso de que emergiera algún tipo de problema o violencia en el transcurso del viaje por parte de otro usuario. Estos trabajadores-actores se decodifican como aliados para mantener la estabilidad de los posibles cursos de interacciones no solidarias que emerjan en el colectivo como escenario. Los conductores se vuelven coproductores de la seguridad, ya que son decodificados por las pasajeras como aquellos que pueden canalizar o mediar tensiones, reclamos y disconformidades durante el viaje.

² Algunas investigaciones recientes, exhaustivas y con producción de datos representativos en grandes y medianas ciudades son el análisis comparativo entre Santiago, Bogotá y Buenos Aires (Allen et al., 2019), el realizado para la Ciudad de México en distintos centros de transferencia modal (Soto Villagrán, 2019), y el que recupera y examina datos de África, Asia, Europa, Sud y Norteamérica (Gekoski et al., 2017). Todas ellas analizan las experiencias de movilidad urbana e interurbana de mujeres.

Finalmente, las prácticas de movilidad vinculadas al regreso vuelen a estar condicionadas por más elementos, tal como las que posibilitan el arribo a la parada del colectivo. El día de la semana – laborable o no– afecta en la mayor o menor movilidad de otras/os transeúntes, y la claridad u oscuridad del día. Una entrevistada, al narrar las redes que activa para regresar a su casa, sostiene que en las noches, el conocimiento del lugar no otorga la certidumbre necesaria para moverse sola en su barrio que caracteriza como “cada vez peor y más peligroso”.

Consideraciones finales

El continuo de lo seguro e inseguro en el continuo de la movilidad e inmovilidad, es destacable si consideramos que la secuencia estándar es casa-calle-parada de colectivo-autobús-calle. Los sentidos emocionales y corporales se imbrican, pero también transforman de manera clara. Las mujeres entrevistadas procuran dotar de certeza, seguridad y confianza a sus movimientos en relación a los otros usuarios. Buscan construir un escenario en movimiento lo más estable posible, para sentir seguridad en estas interacciones que, aun siendo no focalizadas, no se pierde atención a las implicancias sensoriales de la copresencia y la proximidad sensible: la glosa corporal, los olores y sonidos, la proxemia.

Referencias bibliográficas

- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. P., & Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. CAF y FIA Foundation. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Artavia, F. (2021). On bureaucratic waiting. A Simmelian approach to a liminal time. *Digithum*, 28, Article 28. <https://doi.org/10.7238/d.v0i28.393478>
- Auyero, J. (2013). *Pacientes del Estado* (1ra ed.). Eudeba.
- Clarsen, G. (2014). Feminism and gender. En P. Adey, D. Bissel, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 94-102). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315857572>
- Gekoski, A., Gray, J. M., Adler, J. R., & Horvath, M. A. H. (2017). The prevalence and nature of sexual harassment and assault against women and girls on public transport: An international review. *Journal of Criminological Research, Policy and Practice*, 3(1), 3-16. <https://doi.org/10.1108/JCRPP-08-2016-0016>
- Goffman, E. (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana* (1ra. ed., 3ra. reimp.). Amorrortu.

- 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.
- Kessler, G. (2011). *El sentimiento de inseguridad: Sociología del temor al delito* (1ra ed. 1ra reimp). Siglo XXI Editores.
- Koselleck, R. (1993). «Espacio de experiencia» y «horizonte de expectativas», dos categorías históricas. En *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos* (pp. 333-357). Paidós Ibérica.
- Sheller, M. (2014). Sociology after the mobilities turn. En P. Adey, D. Bissel, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 45-54). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315857572>
- Soto Villagrán, P. (2019). *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México* (Nota Técnica IDB-TN-1780; División de Transporte, p. 107). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.