



Movilidad urbana y accesibilidad en clave de género: El caso de lxs trabajadorxs de Textilana en el Partido de General Pueyrredón

Eliana Marioli^(*)

Resumen

El objetivo de este trabajo es abordar las características de la industria textil a nivel nacional y, fundamentalmente, a escala local; más precisamente las condiciones laborales, en tanto movilidad y accesibilidad de lxs trabajadorxs a sus lugares de trabajo. Para ello, se analizará el caso de la planta de la empresa textil marplatense Textilana. Para dar cuenta de esto, se realizará un mapeo de los domicilios de lxs trabajadorxs, vinculando sus localizaciones con la de la empresa y el trazado del sistema público de transporte urbano colectivo de pasajerxs intra e interurbano del Partido de General Pueyrredón. Con este fin, se utilizará una base de datos de elaboración propia, construida a partir de los expedientes judiciales de los tribunales de trabajo 1 y 2 de la ciudad de Mar del Plata, desde 2007 hasta 2019. El enfoque de este trabajo es interseccional, puesto que el sector analizado cuenta con una amplia presencia de mujeres que se encuentran doblemente vulneradas por su condición de género -mujer- y de clase -trabajadora-.

Palabras clave: Trabajadorxs; Movilidad urbana; Accesibilidad; Sistema público de transporte urbano colectivo de pasajerxs.

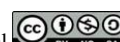
Urban mobility and accessibility in terms of gender: The case of Textilana workers in the General Pueyrredon District

Abstract

The goal of this work is to address the characteristics of the textile industry at the national level and, fundamentally, at the local level; more precisely the working conditions, in terms of mobility and accessibility of workers to their workplaces. For this, the case of the plant of the textile company Textilana will be analyzed. To account for this, a mapping of the homes of the workers will be carried out, linking their locations with that of the company and the intra- and inter-urban public transport route of the General Pueyrredón District. To this end, a self-made database will be used, built from the judicial files of Labor Courts 1 and 2 of the city of Mar del Plata, from 2007 to 2019. The focus of this work is intersectional, since the analyzed sector has a large presence of women who are doubly vulnerable due to their gender -women- and class -worker- status.

Key words: Workers; Urban mobility; Accessibility; Public passenger transport system.

* Profesora en Geografía (Universidad Nacional de Mar del Plata. UNMdP). Doctoranda en Ciencias Sociales y Humanas (Universidad Nacional de Luján). Miembro de Grupo de Estudios Sociales y Marítimos (GESMar. UNMdP). Becaria doctoral (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Argentina. E-mail: elianammarioli@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2686-2827>



Movilidad urbana y accesibilidad en clave de género: El caso de lxs trabajadorxs de Textilana en el Partido de General Pueyrredón

Introducción

En el presente trabajo se realiza una breve descripción de la constitución de la industria textil en la ciudad de Mar del Plata y, fundamentalmente, su actual desempeño dentro del Valor Agregado Industrial local, la cantidad de empresas y sus características. Para esto, se utiliza como principal fuente el Mapa productivo de las empresas industriales del Partido de General de Pueyrredón, construido en el año 2019. Además, se lleva a cabo una caracterización de las dinámicas del mercado laboral textil y las características de lxs trabajadorxs que lo componen, haciendo hincapié en la cuestión de género, ya que se trata de un sector feminizado (Halperin Weisburd 2011, p. 62).

Luego se analiza, puntualmente, la estructura del territorio Partido de General Pueyrredón (PGP), a partir de los conceptos de CBD (Central Business District) y una serie de anillos concéntricos: Pericentro Nivel Socio Económico (NSE) Medio y Alto, Periferia NSE Medio y Bajo y, Anillo Periurbano NSE Bajo (Lucero, 2014); para visualizar la localización de las empresas textiles en nuestra ciudad. Asimismo, y en base a la estructura anteriormente mencionada del PGP, se aplican los conceptos de movilidad y accesibilidad, tomando como caso de estudio la empresa local Textilana S.A. Estos conceptos son desarrollados a partir del mapeo de los domicilios de 40 trabajadorxs y ex-trabajadorxs de la empresa¹, para conocer así los traslados que lxs mismxs deben realizar hasta llegar a sus puestos de trabajo. También se utiliza el trazado del transporte público del Partido, para generar un mapa que cuente con ambas variables: este trazado y los domicilios. Resulta fundamental pensar en los costos que asumen estxs trabajadorxs y el tiempo que implica su movilidad hasta la fábrica para dimensionar cuánto se “pierde” del salario y cuánto tiempo se agrega a la jornada laboral en forma no remunerada.

Finalmente, teniendo en cuenta que la generalidad de trabajadorxs de este sector son mujeres, se analiza de manera interseccional todas las variables anteriormente descritas. ¿Cuánto tiempo de trabajo no remunerado tiene una mujer en su vida diaria, pensando el traslado hasta su lugar de trabajo y la sumatoria de esto a las tareas domésticas y de cuidado?

Un breve recorrido por la historia del sector textil de la ciudad

En Argentina la industria textil comienza a desarrollarse como una rama importante de la industria manufacturera en la década de 1930, con la incorporación de la máquina de coser. La misma se compone de dos subsectores: el del tejido de punto y el de confección. El tejido de punto es el que se encuentra más presente en Mar del Plata, y ha sido el que ha dado lugar al mote: “la ciudad del pulóver”. Aun así, existe en menor medida un desarrollo del subsector de confecciones. El primero tiene sus raíces en la década de 1950 con la mano de obra artesanal de inmigrantes italianxs, impulsado por la demanda en ascenso que resultaba del turismo masivo propio de la época. Mientras que el segundo comienza a desarrollarse en la década del 70, con el establecimiento de fábricas que empleaban 50 personas o más, como Alpine Skate, Lakar, J.B. Con esa base, y con el correr de los años, se asiste a la constitución de un conglomerado de empresas en la provincia de Buenos Aires, con una red de actorxs como lxs subcontratistas de la ciudad que utilizaban la venta en locales propios como estrategia de comercialización. En los años ´80, con el ingreso de máquinas electrónicas y una nueva generación de empresarixs, tiene lugar un salto cualitativo, la suba de la capacidad productiva y se alcanzan a nuevos mercados en el interior del país (Gennero de Rearte, Baltar y Rabioglio, 2002). El ejemplo en la ciudad es el de La Pianola (antes J.B.) surgida en este contexto. Esta comienza a trabajar en 1992 con la marca estadounidense Oshkosh, que llega a emplear a 200 personas, conformando en este subsector la fábrica más grande de la ciudad (INET, 2010).

¹ Datos obtenidos del poder Judicial de la Provincia de Buenos Aires.

En la década de 1990, con las políticas neoliberales como bandera del gobierno nacional, llega la decadencia del sector. La competencia con los productos importados desde los países líderes del sector y la sofisticación de la tecnología dieron lugar a mejoras tecnológicas. Estas últimas resultaron en aumentos en la producción y en la oferta potencial del producto. Este no fue acompañado por la demanda, dada la situación de crisis económica nacional. En esta coyuntura, las empresas marplatenses no pudieron posicionarse en el mercado internacional, ni en el regional (Gennero de Rearte, Baltar y Rabioglio, 2002).

No obstante, siguiendo los datos del Censo Nacional Económico de 1994, para el Partido de General Pueyrredón continuó siendo muy relevante la actividad, dado que conformaba el 13% del valor agregado industrial y el 16% de la ocupación declarada. Si se ajustan los datos a la subdeclaración, existen significativos cambios en los valores, que llegan al 21% del valor agregado industrial del Partido y al 31% del personal ocupado (Gennero de Rearte, Baltar y Rabioglio, 2002, p. 75), números muy importantes para la economía marplatense y batánense.² Sin embargo, estos también dan muestra de la informalidad que presenta el sector, dado que se duplica el porcentaje de población ocupada cuando se tiene en cuenta la subdeclaración.

Luego de transcurrida la década de 1990, se produce una caída en la participación de la rama. En el 2004, el valor agregado industrial fue 9,3%, aunque sigue representando a la tercera industria con mayor incidencia, luego de la Producción de alimentos y bebidas (25,2%) y de la Pesca (23,4%) (Atucha, et. al., 2012, p.70). Estos números en caída son consecuentes con las políticas económicas: los índices en ascenso de desempleo, pobreza e indigencia denotan una clara pérdida de poder adquisitivo por parte de un gran porcentaje de la población.

El panorama de la actualidad de la industria en el Partido de General Pueyrredón

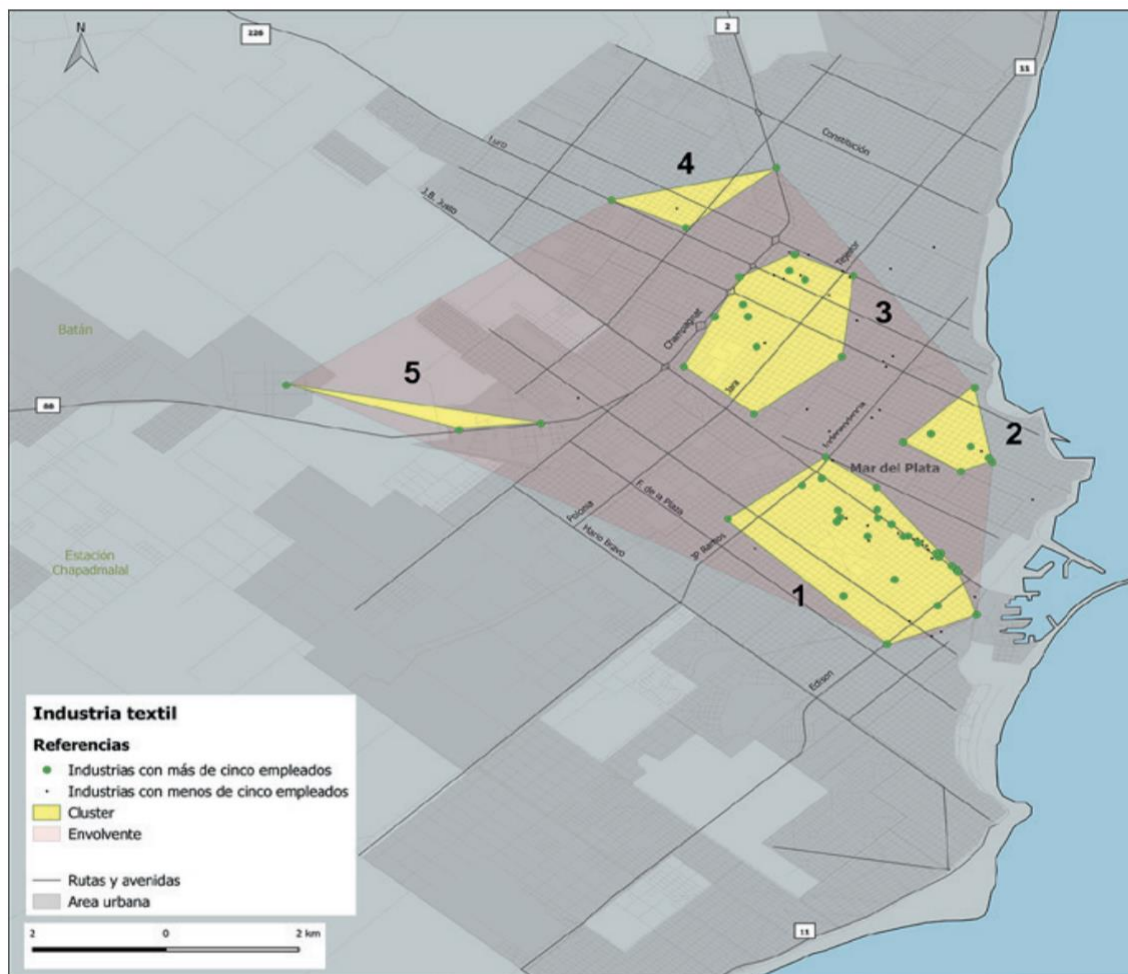
El análisis de los números actuales se realiza con los datos obtenidos a partir del Mapa productivo de las empresas industriales del Partido de General de Pueyrredón, elaborado por diversas instituciones en el 2019 (Graña, F. et al., 2019). En el Mapa productivo se identificaron 1350 empresas industriales y tecnológicas, de las que se tomó una muestra de 575 empresas industriales, a partir de la elaboración de un diseño muestral con representatividad sectorial, teniendo en cuenta el peso de cada industria en la economía local y que las empresas contaran con más de 5 empleadxs. De estas, 87 son fábricas textiles y de confección, lo que representa el 7,1% del total de empresas industriales en la ciudad.

En cuanto al tamaño de las empresas, fundamentado en la cantidad de personas que emplean, en la actualidad el 56,6% son de hasta 5 ocupadxs, el 38,2% entre 6 y 50 ocupadxs y el 5,2% de más de 51 ocupadxs. Este dato muestra una clara predominancia de las pequeñas empresas, que pueden ser en muchos casos familiares; y también puede reflejar la terciarización del sector y la informalidad.

Con respecto a la localización de las fábricas, la mayoría se encuentra en la Avenida Juan B. Justo, históricamente considerada la *Avenida del pulóver*. Esto se ve reflejado en el Mapa N° 1, que muestra las zonas donde se concentran las pequeñas y medianas empresas. Además de la calle Juan B. Justo, hay una gran cantidad en la región centro-oeste de la ciudad, aunque también se muestra una importante dispersión en el resto del mapa con algunos puntos aislados en diferentes sectores del Partido.

Mapa 1: Localización de las empresas textiles

² Gentilicio de la localidad de Batán perteneciente al Partido de General Pueyrredón.



Fuente: Mapa productivo de las empresas industriales del Partido de General de Pueyrredón 2019.

Caracterización del mercado laboral del sector

La industria textil se encuentra caracterizada por una fuerte estacionalidad regida por la demanda del mercado de los productos de “moda”, por lo que los dos momentos de pico de producción son en los preparativos de la colección otoño-invierno y primavera-verano. Esta situación da lugar a una fluctuante necesidad de trabajadorxs a emplear, lo que resulta en su característica inestabilidad laboral y, casi como indisoluble, en muchxs trabajadorxs sin registrar.

Tres puntos que se mancomunan aquí son la informalidad, la tercerización y el fraude laboral (Cutuli, 2016; Pellegrini, 2019). Y, teniendo en cuenta el alto grado de feminización de la mano de obra empleada, se puede reconocer la existencia de un elevado porcentaje de trabajadoras no registradas con salarios por debajo de la línea de pobreza y condiciones de precariedad. En este sentido, se puede decir que “la identidad de género representa un factor condicionante crucial que coadyuva a la consolidación de estados de pauperismo bajo situaciones económicamente vulnerables” (Halperin Weisburd, 2011, p. 61).

Es importante hacer hincapié en la cuestión del empleo no registrado porque, como lo explica Seager (2018):

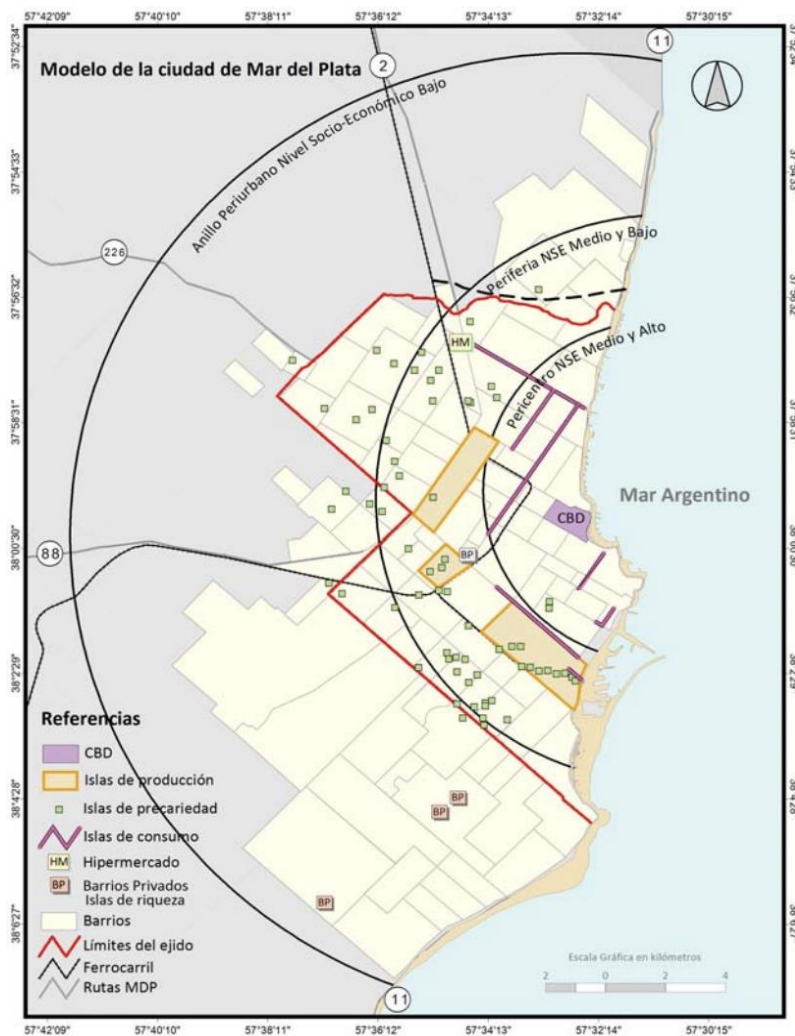
Los empleos que se permiten o se fomentan para unos y para otras reflejan normas culturales acerca de lo que es correcto desde el punto de vista de la femineidad y la masculinidad, así como su distinta situación. Cuando las mujeres son mayoría en un sector específico, sus trabajos están peor pagados y valorados. (p. 123)

Por esto, en general, muchos de estos empleos feminizados por las normas culturales se encuentran dentro del sector informal con características comunes como precariedad y flexibilización laboral.

Morfología del territorio: Partido de General Pueyrredón

Para comprender aún más la distribución de las firmas textiles y los vínculos con la mano de obra contratada, es pertinente llevar a cabo un análisis de la composición espacial de Mar del Plata a partir del modelo de núcleos múltiples que, como propone Lucero (2014), intenta mostrar la morfología social de la ciudad en función de la aglomeración de actividades y la accesibilidad de la población.

Mapa 2: Modelo de la ciudad de Mar del Plata



Fuente: Lucero, P. (2014). *Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires): El mapa social a través del Valor Índice Medio*. En Mapas Sociales Urbanos, CD Aplicaciones; pp. 95-109.

Para lograr dicho análisis es importante conocer el rol que poseen distintas áreas de la ciudad, es decir, la estructura interna de la misma. En el Mapa N° 2 se encuentran graficadas las distintas funcionalidades espaciales de Mar del Plata y el tipo de modelo de ciudad que constituye. Como puede observarse en el Mapa N° 2, la estructura de la ciudad se compone de un CBD (Central Business District) y una serie de anillos concéntricos: Pericentro Nivel Socio Económico (NSE) Medio y Alto, Periferia NSE Medio y Bajo y, Anillo Periurbano NSE Bajo. Además, existen

sectores con límites muy claros que cumplen funciones específicas en la construcción de la ciudad como tal. En esta sintonía, Lucero (2014) expresa:

A partir del casco urbano principal, el actual Central Business District (CBD), la generación de sucesivos anillos de ocupación del espacio geográfico para diversos usos, se constata en su estrecha vinculación con la jerarquización del nivel socio-económico de los hogares. De esta manera, el espacio urbano refleja la existencia de la diversidad interna, con una expresión particular que se manifiesta en la variación de los precios del suelo. (p. 104)

En el caso de la localización de las empresas (Mapa N° 1), puede observarse que la mayoría se encuentran situadas en el anillo de la periferia que responde a un nivel socioeconómico medio bajo. Asimismo, forman parte de las islas de producción de la zona puerto aquellas que se localizan en la Avenida Juan B. Justo y, por otro lado, existe un gran número que compone la isla de Avenida Champagnat. La importancia del análisis del emplazamiento de cada una de estas fábricas reside en la observación de la posibilidad de acceso a las mismas por parte de sus trabajadorxs, y en qué tipo de movilidad implica para estxs.

Tomando la definición de Lane, Powell y Smith, cuando hablamos de accesibilidad nos referimos al “grado de facilidad de acceso a un punto, en términos de distancia, tiempo o costo”. Mientras que la movilidad urbana es una práctica social (Urry, 2007) a la vez que una relación social, lo que la hace política en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder (Cresswell, 2010). Entonces, no se está hablando únicamente de un desplazamiento físico, sino también de qué lo motiva, cómo se vive esa experiencia, quiénes lo realizan, de dónde vienen y hacia dónde van. Si se piensa en el caso particular del sector textil como feminizado, puede decirse que la mayoría de lxs individu@s que llevan a cabo este desplazamiento y la vivencia del mismo son mujeres y, ¿qué implica esto?

Sin dudas, cruzar las variables movilidad urbana y género va a resultar en múltiples situaciones que diferencian la movilidad de estas de la que producen los varones. Ambas prácticas y experiencias son diferenciales, tanto en los patrones de movilidad como en las percepciones sobre el espacio y las estrategias de uso del mismo (Jirón y Zunino Singh, 2017). Además, es de vital importancia comprender a estas mujeres como sujetas de una doble jornada laboral, una primera remunerada, y otra compuesta por el trabajo doméstico, de cuidado y satisfacción sexual.

Es aquí donde la mirada interseccional adquiere relevancia, entendiéndola que la interseccionalidad permite analizar “los complejos, irreductibles, variados y variables efectos que resultan cuando múltiples ejes de diferencia -económica, política, cultural, psíquica, subjetiva y experiencial- se intersectan en contextos históricos específicos” (Brah, 1992). Esto es aplicable siendo que se está analizando un colectivo de mujeres de clase trabajadora; y que este factor incide, sobre todo, en el tipo de transporte que utilizan para movilizarse y en sus lugares de residencia y, por tanto, en la accesibilidad urbana. Esto se debe a que no implica el mismo proceso para quienes habitan el centro que los anillos subsiguientes (pericentro y periferia). El habitar la periferia implica una menor disponibilidad de transportes para acceder a los espacios que se desea. Es así que, la accesibilidad determina la igualdad de oportunidades e influye en los niveles de exclusión social (Borja, 2000).

Lxs trabajadorxs de Textilana: movilidad urbana y accesibilidad

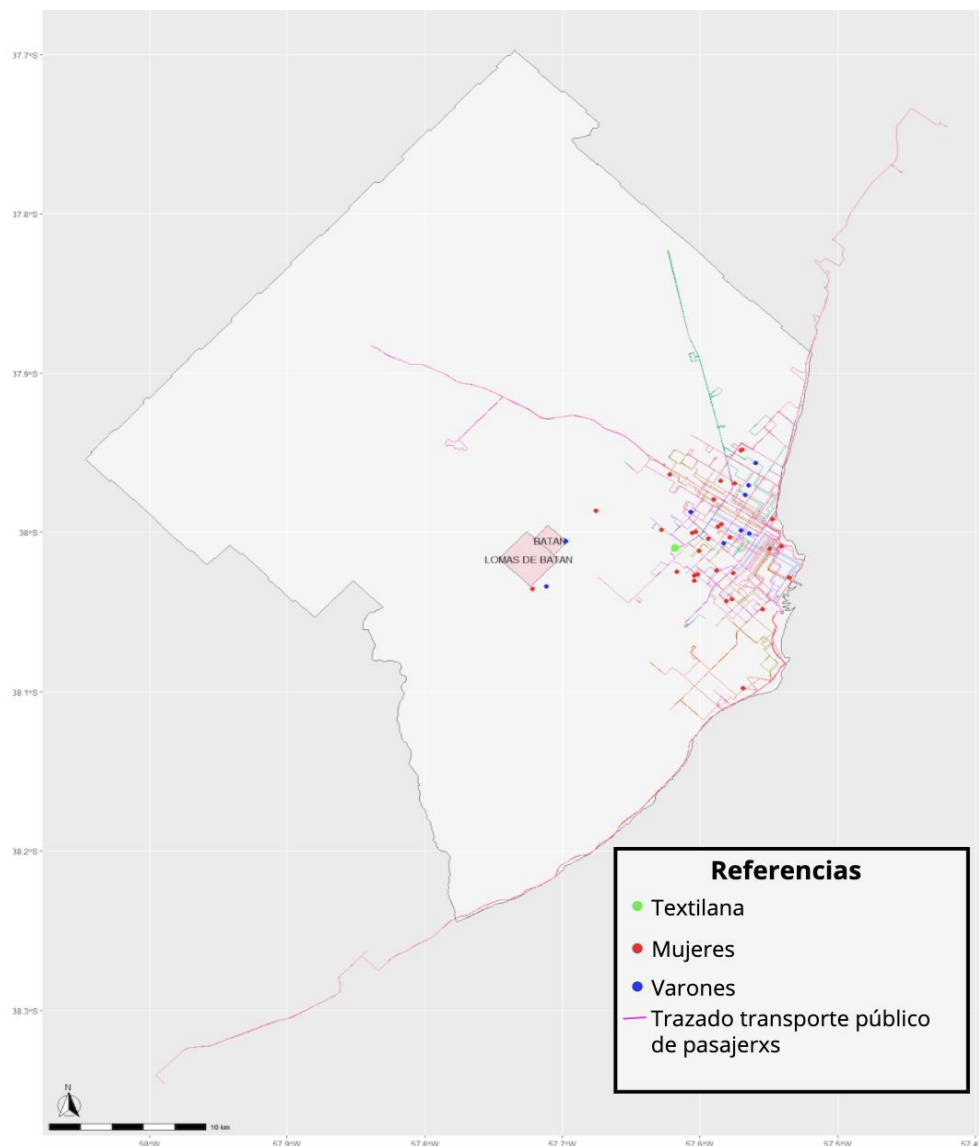
Textilana S.A es una de las empresas textiles más importantes de la ciudad con una planta de aproximadamente 300 trabajadorxs, de lxs cuales más del 60% son mujeres.³ La misma opera en Mar del Plata desde la década del 70 y fue fundada por Mauro Sergio Todisco. Según relata la firma en su página web, surgió siendo una empresa unipersonal que tomaba trabajos tercerizados. Con la incorporación de dos naves productivas, la primera con tecnologías de punta europeas dedicadas a la producción de hilado y la segunda destinada especialmente a la

³ Testimonio de una de las delegadas actuales.

producción del sweater; y a partir de la contratación de más personal pasa a ser una sociedad anónima en 1980. Así comienza a transformarse en el complejo fabril que es en la actualidad, localizado en la Ruta Provincial 88 y la Calle 45.

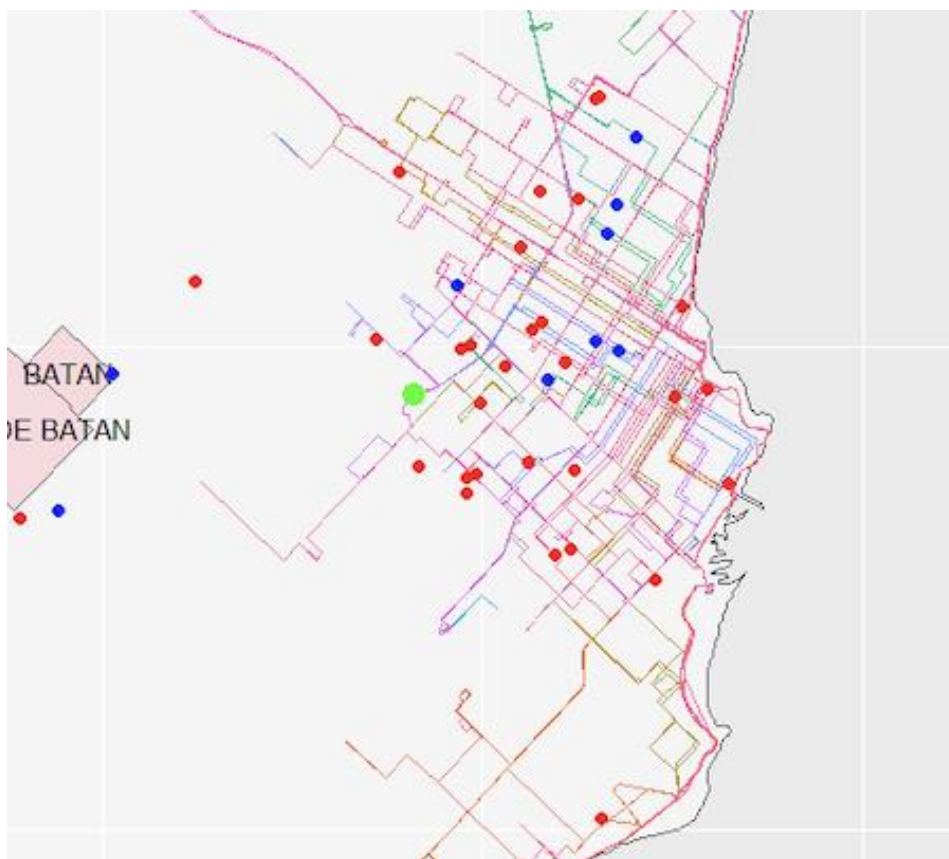
Textilana constituye, entonces, un motivo de movilidad urbana, al menos para lxs 300 trabajadorxs que se desempeñan allí. Para pensar y analizar esta movilidad se tomaron como muestra 40 domicilios de trabajadorxs y ex trabajadorxs -9 varones y 31 mujeres-. A su vez, se vinculó esta variable con el acceso a la misma, por lo que se recurre al trazado del transporte público de pasajeros -colectivos- del PGP. En este sentido, el Mapa N° 3 grafica la localización residencial de lxs trabajadorxs y el recorrido del transporte público de pasajers.

Mapa 3: Localización residencial de lxs trabajadorxs y recorrido del transporte urbano PGP



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos del Poder Judicial de la Provincia de Buenos Aires y de la Municipalidad de General Pueyrredón. Dos de los recorridos pertinentes para este trabajo, los de las líneas 715 y 720, se encuentran incompletos en la base de datos del PGP en lo que respecta al acceso en la zona de Batán y Lomas de Batán.

Mapa 4: Localización residencial de lxs trabajadorxs y recorrido del transporte urbano MdP



Mediante la localización de las residencias puede verse que, en su mayoría, se encuentran en el anillo de la periferia de NSE medio- bajo. No obstante, no hay una concentración de los mismos en un sector del Partido, sino que se distribuyen a lo largo y ancho de este, con una gran dispersión. Esto implica que la movilidad que tienen que llevar a cabo lxs trabajadorxs es diversa y se traduce en costos y accesibilidad variables. En cuanto al trazado del sistema de transporte, se observan una gran cantidad de líneas que recorren sobre todo el CBD y el Pericentro, otorgando una amplia variedad de opciones para quienes habitan esta zona y deben trasladarse. A medida que se acerca a la periferia y en ella, se reduce la disponibilidad de líneas, hasta solo contar con una en algunos sectores del Periurbano.

El transporte público tiene como grandes tareas garantizar la movilidad de lxs ciudadanxs y una “buena” accesibilidad urbana; pero, en muchos casos, estas garantías no existen para una importante cantidad de la población que se encuentra en situaciones socioeconómicas desfavorables. En estos casos, actúa como agente segregador y margina aún más a estos sectores. Entonces, quienes los componen deben asumir los costos que implica trasladarse hacia su lugar de trabajo. En este caso, a Textilana, que se ubica en una zona periférica de la ciudad, llegan muy pocas líneas de colectivo: 593, 715 y 720; estas dos últimas son las conocidas como “Batán” que van desde Mar del Plata a dicha localidad. Esto, sumado a que la mayoría de las residencias de la muestra se localizan en la periferia o el periurbano, limita la accesibilidad de lxs trabajadorxs y por lo tanto, su movilidad urbana.

Las limitaciones que implica este trazado para quienes trabajan en esta fábrica, no sólo en términos de costos que deben asumir sino, también, en el tiempo que se les agrega a su jornada laboral para el traslado, se ven reflejadas en el siguiente cuadro:

Cuadro 1: Tiempo y dinero invertidos en los diferentes medios de locomoción en el trayecto diario (ida y vuelta) hasta Textilana

Eliana Marioli

Domicilio	Distancia en km	Tiempo de traslado a pie	Tiempo de traslado automóvil	Gasto automóvil particular *	Gasto taxi **	Tiempo de traslado colectivo	Combinaciones	Gasto colectivo ***
Azapardo 3400	15,8	3h 8 min	38 min	\$97,45	\$739,4	1h 22 min		1 \$140,96
Nasser 1800	10,4	2h 4 min	24 min	\$102,75	\$520	1h 26 min		1 \$140,96
Diagonal Centro 600	26,8	5h 36 min	60 min	\$165,30	\$1185,25	2h 48 min		1 \$140,96
Méndez Funes de Millán 1700	19	3h 46 min	38 min	\$117,80	\$869,40	1h 6 min		1 \$140,96
Calle 122, Batán	14,2	2h 52 min	16 min	\$87,60	\$674,40	26 min		\$92,20 ****
Ituzaingo 5300	13,6	2h 46 min	15 min	\$83,90	\$658,10	1h 12 min		1 \$140,96
Catamarca 1100	17	3h 28min	38 min	\$104,90	\$788,10	50 min		\$70,48
Remdios de Escalada 600	13	2h 36 min	30 min	\$80,20	\$625,60	60 min		1 \$140,96
Catalina Daprotis 5800	17	3h 30 min	38 min	\$104,90	\$788,10	1h 52 min		1 \$140,96
Labarden 400	4,8	56 min	12 min	\$29,70	\$292,50	26 min		\$70,48

Fuente: Elaboración propia. Valores de marzo de 2021.

* Gasto promedio de 1 litro cada 12,5 km, a \$61,70 el litro de nafta súper en YPF.

** Costo del remis \$5 cada 160 metros, más \$75 de bajada de bandera.

*** Valor de la tarifa \$35,24.

**** Valor de la tarifa del boleto urbano mixto (715-720: desde y hasta Batán).

De los 40 domicilios objeto de análisis, se seleccionaron 10 de diferentes puntos del Partido, la selección de esta muestra fue aleatoria tratando de que sean representados diversos puntos del territorio con distancias variadas respecto de la localización de la fábrica. Esto tiene como objetivo realizar los cálculos en tiempo y dinero que deben asumir lxs trabajadorxs en función del tipo de locomoción utilizado. Las cifras que resultan son muy elevadas, sobre todo para quienes habitan la periferia o el periurbano, más allá de que Textilana también se ubique en las afueras de la ciudad. Esto tiene su explicación en el diferencial acceso que tienen al transporte público quienes ocupan la periferia respecto de quienes lo hacen en las centralidades. En el cuadro 1, puede observarse que en la mayoría de los casos se debe realizar una combinación de líneas, lo que conlleva un mayor costo en dinero y tiempo. A su vez, algunos colectivos de los que depende su desplazamiento tienen recorridos interurbanos, lo que resulta en una tarifa más elevada. El ejemplo más claro en este caso es el de las líneas 715 y 720. Según el autor Krüger (2014):

Resulta necesario considerar bien la estructura tarifaria; el mercado tiende a generar precios más altos para viajes más largos (...) De esa manera, los habitantes que deben trasladarse desde las zonas alejadas del centro tienen cierta desventaja. Particularmente, los barrios de habitantes de menos recursos económicos se ubican también en áreas urbanas periféricas que generan la necesidad de viajar distancias más largas y muchas veces también la necesidad de realizar combinaciones (p. 115).

Se debe tener en cuenta que estxs trabajadorxs ganan un promedio de \$140 la hora, y que quienes se trasladan en transporte público deben realizar 4 viajes diarios -en general-. Entonces, la movilidad hasta su lugar de trabajo asume el costo de lo que conlleva una hora laboral, y a fin de mes significa un gasto de \$3100. En el caso del tiempo, se observa un promedio de 1 hora 15 minutos, resultando en 27 horas 30 minutos mensuales -aproximadamente-. Si se piensa esto como horas que son parte de la jornada laboral, pero componen una fracción no remunerada, se llega a la suma de \$3850 al mes. El total de los montos asumidos por la movilidad y la accesibilidad es de \$6950. Lxs empresarixs han logrado desligarse y cargar sobre lxs trabajadorxs estos gastos, generando una sobrevaluación de sus salarios ya depreciados por la inflación y el escaso valor que se le otorga a la fuerza de trabajo. Cabe destacar que por parte de lxs trabajadorxs y delegadxs sindicales de la empresa se han realizado diversos pedidos para que la misma asuma la responsabilidad del traslado, a los cuales se ha hecho caso omiso.

Otra de las cuestiones a resaltar es el monopolio u oligopolio que presenta el sistema de transporte público de pasajerxs en el PGP, con una empresa que maneja casi la totalidad de las líneas de colectivos: la 25 de mayo. La constante inacción de los gobiernos municipales en la regulación y elaboración de políticas públicas, y la alineación de éste con los intereses del sector

“Movilidad urbana y accesibilidad en clave de género: El caso de lxs trabajadorxs de Textilana en el Partido de General Pueyrredón”

empresarial privado, dan “libertad” a la suba desmedida de las tarifas, generando precios muy elevados en relación a la estructura socioeconómica de lxs habitantxs urbanxs (Krüger, 2014).

Reflexiones finales

Concluyendo el análisis, se evidencia el diferencial acceso de lxs ciudadanxs del Partido y la complejidad de su movilidad, ambos atravesados por la cuestión de clase y género. Es así que el acceso a los recursos urbanos, y la transformación de los mismos, resulta variable y hasta un privilegio para determinados sectores socioeconómicos que componen el territorio objeto de estudio. La morfología social de este espacio está compuesta de diversxs actorxs, aunque muchxs de ellxs son invisibilizadxs y ninguneadxs por los poderes gobernantes (empresarial y estatal) con fines alienantes.

A la luz de estos datos, es preciso problematizar el accionar de las cúpulas sindicales y la falta de interés por parte del Estado, y sus representantes de turno, por abordar y regular esta situación. Si las implicancias económicas y temporales son tan altas para lxs trabajadorxs, ¿cuáles son los intereses que confluyen para la inexistencia de derechos laborales que contemplen la movilidad urbana y los gastos que esta implica? ¿Existe la posibilidad en el contexto del sistema capitalista de cambiar esta realidad de la obtención desmedida de renta por parte del sector empresario?

Bibliografía

- Atucha, A. J.; Erratzi, E.; Lacaze, M. V.; Labrunee, M. E.; López, M. T.; y Volpato, G. (2012). La estructura productiva del Partido de General Pueyrredón. *FACES*, 38, 57-81. UNMDP. Mar del Plata. Recuperado de: http://nulan.mdp.edu.ar/1862/1/FACES_n38-39_57-81.pdf
- Brah, A. (1992). *Diferencia, diversidad y diferenciación*. s/e. Londres.
- Borja, J. (2000) Ciudad y ciudadanía. Dos notas. *WP*, 117. Institut de Ciències Polítiques i Socials. Barcelona. Recuperado de: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/15078.pdf>
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28 Santa Barbara: 17-31.
- Cutuli, R. (2016). Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. La (de)construcción de una ficción legal. *Revista de Estudios del Trabajo*, 52. Mar del Plata. Recuperado de: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2545-77562016000200002&lng=es&tlng=es
- Gennero de Rearte, A. M.; Baltar, F.; Rabioglio, I. (2002). Análisis estratégico de ramas de actividad prioritarias. Rama textil. *Mar del Plata productiva: diagnóstico y elementos para una propuesta de desarrollo local*. UNMdP, FCSyE. Mar del Plata. Recuperado de: <http://nulan.mdp.edu.ar/785/1/00145-7.pdf>
- Graña, F. et al. (2019). Mapa productivo: estudio global de las empresas industriales del Partido de General Pueyrredón. Compilado por Fernando M. Graña; Ariel González Barros. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. Recuperado de: <http://nulan.mdp.edu.ar/3275/1/mapa-productivo-ggp-2019.pdf>
- Halperin Weisburd, L.; Labiaguere, J.; de Sena, A.; González, M.; Horen, B.; Müller, G.; Quiroga, L.; Villadeamigo, J.; Charvay, C.; Halperin, C.; Labiaguere, E.; Pujol, V. y Chahbenderian, F. (2011) Problemas de género en la Argentina del siglo XXI: feminización de la pobreza e inequidad del mercado laboral. UBA. Buenos Aires. Recuperado de: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/ceped-uba/20161206104550/pdf_417.pdf
- Instituto Nacional de Educación Tecnológica (2010). El sector indumentaria en Argentina. Informe Final. Buenos Aires. Recuperado de: http://catalogo.inet.edu.ar/files/pdfs/info_sectorial/textil-indumentaria-informe-sectorial.pdf
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16. Buenos Aires: UBA. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Krüger, R. (2014) La política regulatoria del transporte urbano de pasajeros: los modos de transporte masivos y la accesibilidad. *Movilidad y pobreza II. Accesibilidad y políticas de transporte*. CETAM-FADU-UBA Buenos Aires: 103-120.
- Lane, R.; Powell, T. J. y Smith, P. (1973) Planificación analítica del transporte. Instituto de Administración Local. Madrid.
- Lucero, P. (2014) Mar del Plata Provincia de Buenos Aires: El mapa social a través del Valor Índice Medio. *Mapas Sociales urbanos Mar del Plata*, 95-109.
- Pascucci, S. (2007) *Costureras, monjas y anarquistas: trabajo femenino. Iglesia y lucha de clases en la industria del vestido Buenos Aires 1890-1940*. Buenos Aires: R y R.
- Pellegrini, M. (2019) Del hogar a la economía global: trabajo a domicilio, informalidad e industria textil. (Tesis de Licenciatura en Economía) Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Mar del Plata, Argentina.
- Seager, J. (2018) *La mujer en el mundo. Atlas de la geografía feminista*. Barcelona: Grijalbo.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Polity Press. Cambridge.

Eliana Marioli

Recibido: 17/08/2021
Evaluado: 21/09/2021
Versión Final: 29/10/2021