

# TERRITORIO Y MOVILIDAD INTERIOR DE LA POBLACIÓN EN ESPAÑA

J. J. PONS  
C. MONTORO  
D. LÓPEZ  
M.<sup>a</sup> C. BARCENILLA  
(Editores)

**EUNSA**

EDICIONES UNIVERSIDAD DE NAVARRA, S.A.  
PAMPLONA

Con la colaboración de:



© 2009. J. J. Pons; C. Montoro; D. López y M.ª C. Barcenilla (Editores)  
Ediciones Universidad de Navarra, S.A. (EUNSA)  
Plaza de los Sauces, 1 y 2. 31010 Barañáin (Navarra) - España  
Teléfono: +34 948 25 68 50 - Fax: +34 948 25 68 54  
e-mail: info@eunsa.es

ISBN: 978-84-313-2639-5 • Depósito legal: NA 1.931-2009

Tratamiento: PRETEXTO, Estafeta, 60. 31001 Pamplona

Imprime: IMAGRAF, S.L.L. Mutilva Baja (Navarra)

Printed in Spain - Impreso en España

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación, total o parcial, de esta obra sin contar con autorización escrita de los titulares del Copyright. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Artículos 270 y ss. del Código Penal).

# ÍNDICE

## PONENCIAS

<b>Migraciones interiores y transformaciones territoriales</b> .....	13
García Coll, Arlinda	
<b>Migraciones interiores y transformaciones territoriales: relatoria</b> .....	41
Juan Manuel Romero Valiente	

## ARTÍCULOS

<b>La incidencia de las migraciones sobre la movilidad habitual por trabajo</b> .....	59
Marc Ajenjo I Cosp	
<b>Movimientos interiores en Andalucía y su relación con el resto de España</b> .....	69
Andrés Arroyo, Silvia Bermúdez, Rafael Blanquero y Juan Antonio Hernández	
<b>Mujeres en movimiento. Género y migraciones interiores en Cantabria. Aplicación de indicadores de género en el análisis territorial.</b> .....	79
María Castelao López	
<b>Movilidad, vivienda y trabajo en zonas turísticas de alto crecimiento. El caso del Sur de Tenerife</b> .....	85
Dirk Godenau y Sebastián Arteaga	
<b>Migraciones recientes en tres periferias urbanas gallegas</b> .....	95
Julio Hernández Borge	
<b>La dimensión territorial del retorno de jubilados en Aragón</b> .....	105
Raúl Lardiés Bosque	
<b>Hogares y viviendas en los procesos de movilidad residencial. El caso de la Región Metropolitana de Barcelona</b> .....	117
Cristina López e Isabel Pujadas	

<b>Migraciones y transformaciones territoriales recientes en las comarcas castellano manchegas limítrofes con la Comunidad de Madrid .....</b>	<b>127</b>
Enrique Pozo Rivera y Juana Rodríguez Moya	
<b>Migrar de la ciudad: la elección residencial en la región metropolitana de Barcelona .....</b>	<b>137</b>
Isabel Pujadas, Monsterrat Coll y Patricia Prats	
<b>La movilidad geográfica de la población extranjera en España: factores sociodemográficas y territoriales .....</b>	<b>149</b>
Joaquín Recaño	
<b>Las migraciones internas en la Comunidad Autónoma del País Vasco: evidencias de un proceso de contraurbanización .....</b>	<b>161</b>
Roberto Torres Elizburu	

## SEGUNDA PONENCIA

<b>Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas .....</b>	<b>171</b>
Juan Antonio Módenes	
<b>Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas: relatoria ...</b>	<b>187</b>
M <sup>a</sup> Pilar González Yanci	
<b>Una revisión crítica al concepto de población vinculada según el censo de población de 2001. Una aplicación a Catalunya .....</b>	<b>201</b>
Joan Alberich González	
<b>Desigualdades de género y representaciones sociales de la movilidad espacial en el área metropolitana de Pamplona-Iruñea .....</b>	<b>209</b>
Mercedes Bogino y M <sup>a</sup> Jesús Rivera	
<b>La población vinculada en el área rural de la montaña de Alicante: el protagonismo de la segunda residencia como factor de vinculación .....</b>	<b>215</b>
Carlos Cortés Semper	
<b>La población vinculada en el valle de Vinalopó (Alicante). Los contrastes entre el litoral marítimo y un espacio industrial de interior .....</b>	<b>225</b>
Ernesto Cutillas	
<b>Movilidad laboral y género en la Comunidad de Madrid a partir del Censo de Población de 2001. Algunas consideraciones temáticas y metodológicas .....</b>	<b>235</b>
M <sup>a</sup> Ángeles Díaz Muñoz, Juana M <sup>a</sup> Rodríguez Moya y Juan Carlos García Palomares	
<b>Implicaciones territoriales de la movilidad espacial de la población .....</b>	<b>243</b>
Luis Galiana y Julio Vinuesa	
<b>Movilidad laboral en las nuevas periferias metropolitanas de Madrid .....</b>	<b>251</b>
Juan Carlos García Palomares y Javier Gutiérrez Puebla	

<b>Los mercados locales de trabajo y sus condiciones de accesibilidad en Tenerife ....</b>	<b>259</b>
Dirk Godenau, Jan Schorn y Candelaria Barrios	
<b>La movilidad residencial internacional como estrategia de calidad de vida en los mayores .....</b>	<b>267</b>
Raúl Lardiés, Vicente Rodríguez, Fermina Rojo y Gloria Fernández	
<b>Multiresidencia en España: perfiles sociodemográficos regionales .....</b>	<b>277</b>
Julián López Colás	
<b>La reconfiguración de los espacios públicos: un análisis de la movilidad espacial en las sociedades contemporáneas .....</b>	<b>287</b>
Ion Martínez Lorea	
<b>El reparto modal en la movilidad laboral diaria de la población residente en los cascos históricos españoles .....</b>	<b>295</b>
Carolina Montoro, Dolores López y Juan José Pons Izquierdo	
<b>Conceptos y medidas en la movilidad de retirados en España .....</b>	<b>303</b>
Vicente Rodríguez	
<b>La población vinculada como fuente para el estudio de la movilidad residencia-trabajo. Aplicación al caso de Aragón .....</b>	<b>313</b>
Santiago Roquer	

## TALLER

<b>Sistema de Información Demográfica. SIDEMA .....</b>	<b>323</b>
Andrés Arroyo, Rafael Blanquero, Antonio Pozo, Fernando Planelles, Silvia Bermúdez, Jesús Muñoz, Francisco J. Vera, Elena Manzanera, Juan del Ojo, y Juan A. Hernández	
<b>Elaboración de un atlas de la sociedad de la información en un municipio piloto a partir de un sistema de información geográfica .....</b>	<b>337</b>
Carlos Ferrás, Francisco Xosé Armás, Yolanda García y Xose Carlos Macia	
<b>Explotación de ficheros del censo de población y de los cuestionarios individual y de vivienda de la provincia de León, 2001 .....</b>	<b>345</b>
Lorenzo López, José Cortizo y Alejandro López	
<b>El estudio de migraciones y minorías étnicas a través del análisis geográfico de nombres y apellidos .....</b>	<b>347</b>
Pablo Mateos	
<b>Generación masiva de cartografía temática de variables poblaciones mediante sencillos programas: Map Viewer .....</b>	<b>355</b>
José Menor Toribio	

<b>Generación de cartografía a partir de análisis espaciales de datos poblacionales mediante el programa philcarto .....</b>	<b>365</b>
José Menor Toribio	
<b>Efectos de la migración interna e internacional en el reemplazo de nacimientos. Análisis a nivel de comunidades autónomas españolas .....</b>	<b>373</b>
José Antonio Ortega y Alberto del Rey	
<b>Procedimientos de análisis geodemográfico en áreas urbanas. El empleo de los sistemas de información geográfica .....</b>	<b>381</b>
Juan Manuel Parreño y Josefina Domínguez	
<b>Envejecimiento demográfico en los medios rurales de Extremadura .....</b>	<b>391</b>
Antonio Pérez y M <sup>a</sup> Celeste García Paredes	
<b>Los Mapas de Vectores como técnica cartográfica para la representación de flujos migratorios: aplicación a la movilidad de estudiantes universitarios en España .....</b>	<b>395</b>
Pedro Reques, Olga de Cos, María Marañón y Juan Pellón	

# DESIGUALDADES DE GÉNERO Y REPRESENTACIONES SOCIALES DE LA MOVILIDAD ESPACIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE PAMPLONA-IRUÑEA

**Mercedes Bogino Larrambeberé**  
Universidad Pública de Navarra. Dpto. Sociología

**M<sup>a</sup> Jesús Rivera Escribano**  
Universidad de Lieja. SEED.

## 1. Introducción

La movilidad espacial en las metrópolis contemporáneas constituye un fenómeno estratégico para pensar la realidad cotidiana en su compleja red de relaciones, en la pluralidad de significados y prácticas de coordinación y conectividad social que transforman los usos del tiempo y del espacio. Ello se produce como efecto de la creciente hibridación de tecnologías e infraestructuras de comunicación y transporte en la vida pública (Sheller, 2003).

En este sentido, la movilidad espacial nos permite concebir los territorios como escenarios cada vez más fluidos, dejan de ser percibidos como una carga o limitación para la población, posibilitando la reducción de las tensiones espacio-temporales de lo cotidiano. Así, entendemos la movilidad como una experiencia vertiginosa y fluida, pero que no se limitará estrictamente a la relación entre las personas y el territorio, esto es a la 'experiencia territorial' sino que también influye en las transformaciones de nuestra 'experiencia cotidiana'. De este modo, la movilidad no es un simple acto de conexión y consumo, además hace referencia a las distintas apropiaciones y usos diferenciales del tiempo y del espacio. "Como efecto, los individuos se sienten cada vez más libres de las restricciones espaciales y consideran factible para sí mismos el participar de esta movilidad generalizada de diversas maneras: *commuting*, turismo, segundas residencias, etc." (Rivera, 2004: 17).

No obstante, de las prácticas de movilidad surgen algunas dificultades y riesgos que afectan de modo desigual a las personas según la condición de género. Atendiendo a esta

problemática, nos proponemos explorar los procesos de movilidad espacial en la ciudad de Pamplona-Iruñea, desde una metodología cualitativa, con el objetivo de identificar las desigualdades de género y las representaciones sociales que subyacen a las prácticas de movilidad. Para ello, la reflexión se ha sustentado en el análisis de una serie de entrevistas en profundidad realizadas a distintos perfiles sociológicos del área metropolitana de Pamplona-Iruñea, teniendo en cuenta en la selección de los perfiles las variables de género, edad y lugar de residencia.

## 2. Una visión de género de la movilidad espacial

Explorar los procesos de movilidad espacial desde una mirada de género nos permite establecer otra perspectiva de análisis distinta a la tradicional sustentada en una visión androcéntrica, que considera como sujeto universal de movilidad al hombre e invisibiliza así a otros sujetos y, en este caso, su movilidad se presenta como la movilidad de la alteridad.

Entendemos el género, de acuerdo a la concepción de Gayle Rubin (1975), como una divisoria impuesta socialmente a partir de relaciones de poder y desigualdad. "Divisoria que asigna espacios, tareas, deseos, derechos, obligaciones y prestigio. Asignaciones y mandatos que permiten o prohíben, definen y constriñen las posibilidades de acción de los sujetos y su acceso a los recursos" (Maquieira, 2001: 163). Desde esta perspectiva, consideramos que las prácticas de movilidad se construyen socialmente en re-

lación a esta divisoria impuesta que configura un modelo hegemónico de género que estructura la vida cotidiana de los sujetos y las trayectorias sociales de modo diferencial. En nuestros días, la experiencia de la movilidad espacial se redefine discontinuamente en relación a los desplazamientos y al tránsito por los distintos 'espacios de vida', de residencia, de trabajo, de estudio, de consumo, de ocio, etc. La ciudad se va expandiendo en el espacio circundante, se va convirtiendo en una ciudad dispersa, sin límites ni fronteras, donde se proyectan los 'espacios de vida' cada vez más fragmentados e interdependientes, y son las personas quienes constituyen los lazos de unión a través de su movilidad y de sus actividades crecientemente condicionadas por estos distintos desplazamientos, a consecuencia de esa segregación espacial entre estos mismos lugares.

Los importantes cambios acaecidos en el ámbito de la accesibilidad de la movilidad espacial, a través del creciente uso de tecnologías e infraestructuras de comunicación y transporte han supuesto profundas transformaciones en las relaciones que los habitantes de la ciudad establecen con el territorio, con su territorio. Principalmente los usuarios del automóvil o de los transportes públicos definen estas relaciones más por sus recorridos que por sus localizaciones (Bericat, 1994). En este sentido, no ha de sorprendernos que los índices de motorización elaborados por Eurostat indiquen que, en las ciudades europeas, haya un creciente uso del automóvil en los desplazamientos cotidianos. De tal modo que, la movilidad parece encontrarse cada vez más ligada al automóvil. *"Pues todo en coche. Lo común, es que entre semana, a todos los sitios [se vaya] en coche: de casa a trabajar en coche, del trabajo a casa a comer o donde coma en coche, a buscar a los niños al colegio en coche, a casa de mi madre en coche, a la piscina y vuelta a casa todo en coche. Es que entre semana la villavesa (en sentido coloquial se llaman 'villavesas' a los autobuses urbanos en la ciudad de Pamplona-Iruñea) no... funciona. Para darte un paseo que no tienes prisa, sí; pero lo que es entre semana que ya juegas con unos horarios, es en coche"*. (EP 1: mujer, 33 años, I cinturón metropolitano).

Desde una perspectiva sociológica, podríamos decir que la ciudad es vivida como tránsito permanente entre los distintos 'espacios de vida', y no se habita desde su centro, sino desde los enclaves estratégicos en un espacio polinuclear (Oliva e Iso, 2005). Este fenómeno en la vida moderna ha transformado los modos de *habitar* la ciudad, exigiendo a los sujetos una continua movilidad para la realización de

sus prácticas sociales. Aunque la accesibilidad parece ser favorecida por el uso del automóvil, el incremento de las distancias y de los viajes rutinarios y pautados a los que nos vemos cada vez más abocados, revelan una movilidad menos autónoma de lo que podíamos esperar. A su vez, esta multiplicación de los desplazamientos origina algunas dificultades y riesgos de movilidad, especialmente para aquellas personas que no pueden viajar ni andar por la ciudad como la gran mayoría. *"Si, como yo, necesitas la ayuda de una silla de ruedas tienes que ser un kamikaze para transitar por la ciudad. Nadie respeta los pasos de cebra, ni las rotondas, ni nada..."* (EP 2: mujer, 28 años, Valle del Arga). Son quienes sufren alguna discapacidad o quienes, temporalmente, tienen mayores dificultades para realizar desplazamientos, como mujeres embarazadas, personas accidentadas o personas de edad avanzada.

Así mismo, para realizar los recorridos cotidianos, las personas no sólo se limitan a la ciudad central, sino que sus movimientos también abarcan una parte importante del área metropolitana, más allá de los lugares donde se concentran las principales ofertas culturales, comerciales o de transporte, con el incremento de esfuerzo y gasto (temporal, económico, energético, etc.) que ello conlleva. De este modo, podemos observar uno de los efectos que producen los espacios fragmentados sobre la movilidad cotidiana de los sujetos: la gran dificultad para atravesar la ciudad, especialmente en las ciudades medias que carecen de un sistema diversificado de transportes públicos (ibídem), como es el caso de Pamplona-Iruñea.

Esta lógica de fragmentación y dispersión espacial se encuadra dentro de una serie de procesos de desarrollo urbano y económico, en los cuales los factores de motorización, velocidad, intercambio y movimiento de personas y mercancías son signos de modernidad y de progreso asociados tradicionalmente con la riqueza y el bienestar y que por ello 'debieran potenciarse'. Sin embargo, este modelo de ciudad dispersa se sustenta en valores sociales cuya materialización espacial afecta de distinta manera a los grupos sociales en relación al género, la clase social y la edad. Además, este modelo de ciudad se forja bajo tres ideas principales: una sobrevaloración de la movilidad frente a otros usos del tiempo y del espacio, una primacía de los desplazamientos por motivo de trabajo frente a otros motivos (Román, 1995), y una exaltación del automóvil como forma global predominante de la movilidad 'cuasiprivada' que subordina otras movi- lidades 'públicas' (Urry, 1999).



Estas cuestiones priorizadas en el momento de concebir, practicar y construir la ciudad influyen de forma desigual a favor de un grupo social determinado, fundamentalmente aquel que se designa como población activa en la economía, lo cual implica que el aumento de la movilidad de este grupo se traduzca en una disminución de la autonomía, la accesibilidad y la movilidad de otros grupos sociales. Por otra parte, la gran relevancia que se otorga a los desplazamientos que se efectúan por motivo de trabajo induce a infravalorar otros tipos de desplazamientos en la ciudad, por ejemplo, cuando los viajes se realizan cotidianamente por motivos de estudios, compras, placer u ocio, etc., lo cual se refleja en la planificación de las políticas urbanas. Asimismo, el medio de transporte en el que se realizan estos desplazamientos permanece distorsionado por la percepción actual de que *"todo el mundo tiene y se mueve en coche"* (EP 3: mujer, 34 años, ciudad central), cuando todavía existen modos alternativos de movilidad como los paseos en bicicleta, caminando o los viajes en transporte colectivo.

Hasta aquí, hemos pretendido demostrar la estrecha relación que existe entre el motivo del viaje, el medio de transporte utilizado y quién es protagonista de esa movilidad. Pero, esta relación se proyecta en una posición determinada que tiende a enfatizar el uso del vehículo privado. Las políticas y proyectos urbanos tienden a diseñar, construir y fomentar una ciudad basada en el movimiento, la circulación, y la prioridad de los desplazamientos en automóvil, lo cual se constata a través de las continuas mejoras y ampliaciones de las vías de tránsito y acceso a la ciudad, así como en la creciente construcción de aparcamientos que confirman una movilidad crecientemente individualizada.

En este sentido, la ciudad de Pamplona-Iruñea se va expandiendo en el territorio, apoyada en grandes vías de comunicación, en espacios monofuncionales, y creando centros comerciales y de ocio alejados del tejido urbano. A su vez, esta serie de intervenciones sobre el territorio conlleva un aumento de la dispersión residencial. Esta ciudad cada vez se vuelve más dependiente del coche y por tanto muy condicionada por las exigencias que este tipo de movilidad impone. Todo ello, tendrá sin duda consecuencias perjudiciales para los habitantes y transeúntes de la ciudad. Pero, no todos, como ya dijimos, se ven afectados del mismo modo por esa exaltación del automóvil como forma predominante de la movilidad cotidiana.

Las distintas asignaciones y mandatos que se atribuyen a mujeres y hombres por su condición de género suponen

que cada uno establece una relación distinta con el automóvil, es decir, el género determina el acceso diferenciado a los recursos domésticos, considerando el coche como uno de éstos. Esta relación asimétrica queda reflejada en los datos de la evolución del censo de conductores, según el cual, en el año 1995 en España sólo el 33,95% de mujeres del censo total tenían el carné de conducir y en el año 2004 el 38,88%. Esto significa que en la última década el número de mujeres con carné de conducir se ha incrementado casi en un 5% (El País · Motor, 1 de abril 2006: 30). Sin embargo, el acceso al vehículo privado no depende sólo del permiso de conducir: la posesión del coche y la posibilidad de utilizarlo de forma autónoma son también condiciones necesarias para su uso cotidiano (Orfeuil, 2000).

Asimismo, en el área metropolitana de Pamplona-Iruñea, también podemos observar el uso diferencial del coche y otras movilidades públicas (basándonos en los resultados de una encuesta telefónica, realizada en el marco del proyecto de investigación antes mencionado), en relación a los medios empleados en el primer desplazamiento teniendo en cuenta la categoría de género.

**Tabla 1. Medios para desplazarse según la distinción de género (expresado en porcentaje)**

Medios para desplazarse	Género	
	Mujeres (n=173)	Varones (n=246)
Automóvil (solo/acomp.)	45,1	72,3
Andando	23,7	14,8
Autobús (transporte público)	27,8	9,3
Otros (moto, bici,...)	3,5	6,4
<b>Fuente: Jesús Oliva, 2004.</b>		

De los datos de esta encuesta de movilidad podemos señalar que más del 72% del género masculino tiene un tipo de movilidad 'cuasiprivada', frente al 45% del género femenino. Y de las prácticas de movilidad de las mujeres el 55% son movilidades 'públicas'. En este sentido, la movilidad espacial constituye un conjunto sincronizado de acciones y decisiones personalizadas que configuran la vida cotidiana y, a su vez, es una experiencia vivida que interviene en el proceso de re-construcción de las identidades de los sujetos.

### 3. Representaciones sociales de la movilidad espacial

La teoría de las representaciones sociales constituye otra manera de interpretar la construcción social de la realidad. Dado que, nuestro objeto de estudio no es sólo distinguir las desigualdades de género sino también las representaciones sociales que subyacen a las prácticas de movilidad cotidiana en la ciudad de Pamplona-Iruñea, continuaremos explicando qué entendemos por representaciones sociales y señalaremos cuál es el aporte que introduce este concepto en el análisis social.

Los antecedentes teóricos de las representaciones sociales se remontan a finales del siglo XIX, cuando aparece el término de "representaciones colectivas" que acuñó el sociólogo Emile Durkheim (1898), para dar cuenta del fenómeno social a través del cual se construyen las distintas representaciones individuales. Para el autor, el conocimiento individual se origina a partir de las sensaciones que los objetos del mundo producen en los seres humanos, y de estas sensaciones convergen imágenes e ideas, que generan las representaciones individuales. Sin embargo, el pensamiento individual es acotado y evidencia su déficit, en el sentido de que los individuos para relacionarse y pensar han de compartir un bagaje cultural, un lenguaje, usar unas categorías y unos conceptos que son básicamente colectivos.

En este sentido, las representaciones colectivas son producciones mentales colectivas que trascienden a los individuos y forman parte de la cultura de una sociedad. No obstante, estas representaciones influyen sobre las personas con una fuerza coercitiva, ya que parecen poseer, según el autor, la misma objetividad que las cosas naturales.

Hasta principios de los años 60, no se recupera el concepto de representación. A partir de las investigaciones empíricas y teóricas que desarrolla Serge Moscovici (1961) en el campo de la psicología social, es quien le otorga relevancia a la noción de representación social no sólo como productos mentales sino como construcciones simbólicas que se crean y recrean en el curso de las interacciones sociales. Desde esta perspectiva psicosocial, las representaciones sociales no tienen un carácter estático ni determinan inexorablemente a las representaciones individuales. De este modo, se concibe como un concepto híbrido en el cual confluyen aspectos sociológicos y aspectos psicológicos.

Así, este instrumento conceptual se caracteriza también por una composición polimorfa, que recoge e inte-

gra un conjunto de elementos de muy diversa naturaleza: procesos cognitivos, relaciones sociales y afectivas, sistemas de valores, ideologías, etc., (Ibáñez, 1988). Todos estos elementos deben tener cabida simultáneamente para aprehender la vivencia de los sujetos sociales. En palabras de Jodelet (1984: 472), "la representación social es un instrumento para comprender al otro". Podemos concebirlas como imágenes que condensan un conjunto de significados; como sistemas de referencia que permiten interpretar lo que nos sucede; categorías para clasificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos con quienes nos relacionamos. Y generalmente, identificadas, localizadas en la realidad concreta de nuestra vida social, las representaciones sociales son todo ello en conjunto (ibidem). Desde esta perspectiva, hemos pretendido localizar y aprehender las distintas representaciones sociales que los sujetos construyen a partir de su vivencia de la movilidad cotidiana en la ciudad de Pamplona-Iruñea.

En los discursos masculinos analizados prevalece la idea del automóvil como instrumento que favorece la libertad de movimientos y la flexibilidad para el desarrollo de las prácticas de coordinación y conectividad entre los 'espacios de vida'. *"En coche, en coche, siempre en coche, me resulta más cómodo ir en coche, sobre todo más fácil... la independencia de poder moverte... la accesibilidad que te da es más..."* (EP 5: varón, 38 años, II cinturón metropolitano). Esta movilidad 'cuasiprivada' se concibe desde una perspectiva autónoma y aconflictual. En cambio, en el uso de los transportes públicos subyace la idea de limitaciones a la hora de gestionar las temporalidades subjetivas individuales, *"el problema es que nos quita libertad porque entonces tengo que esperar al autobús"* (EP 4: varón, 34 años, Valle del Arga). Aquí, se pueden identificar encuentros y desencuentros entre las distintas alternativas de movilidades que coexisten en el escenario público cotidiano y ocasionan a veces grandes tensiones sociales: no es difícil detectar conflictos derivados del cruce, solapamiento o 'choque' entre movilidades específicas, como la de los peatones, los cicloturistas y los automovilistas, que habitualmente deben compartir un mismo espacio, o pelear por él, sin olvidar que jerárquicamente el coche domina esta relación espacial.

Una de las imágenes que nos encontramos está vinculada a los coches que invaden la ciudad, *"cada vez hay más coches y es más complicado todo... antes ibas a todos los sitios en coche, ahora ya no encuentras aparcamiento"* (EP 4: varón, 34 años, Valle del Arga). "Me parece que hay de-

masiados coches para Pamplona" (EP 6: mujer, 29 años, Valle del Arga). A su vez, esta 'invasión' está marcada por la violencia simbólica. Como afirma Urry, "el coche nunca será un mero medio de transporte" (1999:6), adquiere significación cultural y se expresa simbólicamente en forma de propiedad, éxito profesional, confort, privacidad, e incluso como signo de la masculinidad, entre otras connotaciones sociales. Además, teniendo en cuenta la distinción de género, podemos observar que las mujeres no sólo serán el 'segundo sexo' (De Beauvoir, 1949), sino también —en su gran mayoría— parte del 'segundo coche' (Buxó i Rey, 2004), así lo indica un varón respecto al coche que conduce su esposa: "su coche es muy viejo, es mi primer coche, tiene ya quince años con lo cual tiene goteras" (EP 4: varón, 34 años, Valle del Arga).

Por otro lado, en relación a la circulación y al tráfico de la ciudad existe una sensación generalizada de 'anarquía urbana', "horrible, horrible, me parece que por las mañanas es un caos... no cojo el coche por eso, porque es un estrés" (EP 3: mujer, 34 años, ciudad central). "Moverse por Pamplona en horas más o menos punta es... terrorífico, una locura" (EP 5: varón, 38 años, Il cinturón metropolitano). En este sentido, quedan expresadas algunas consecuencias y contradicciones del uso del automóvil, el cual no sólo ofrece libertad (de movimientos, de acceso, etc.) sino también limitaciones, coerciones en el quehacer cotidiano de las personas. Y el 'riesgo' es una dimensión presente en los discursos de los interlocutores cuando relatan sus prácticas de movilidad. Este riesgo, difuso, reviste distintas formas y es omnipresente en registros diferentes, pero que participan de una misma aprehensión subjetiva global.

Otro argumento recurrente que localizamos en los discursos femeninos de las entrevistas analizadas es la vivencia -real o imaginaria- del miedo. Esta experiencia opera como un poderoso mecanismo que reduce la libertad de movimientos y la capacidad de explorar nuevos itinerarios y lugares de la ciudad. Del análisis de las entrevistas, podemos destacar que aparece la calle, como escenario de inseguridad y de temor, asociada a la oscuridad de la noche para las mujeres. "Es que me da mucho miedo volver por la noche, sobre todo el trozo de aquí, de mi calle, que es muy oscuro" (EP 3: mujer, 34 años, ciudad central). Sin embargo, este sentimiento no se manifiesta en absoluto en las entrevistas masculinas.

Para la antropóloga Teresa del Valle (1997: 198-201), las mujeres construyen un mapa mental específico de la

ciudad, en el cual existen zonas a las que renuncian u otras por las que transitan, porque forman parte de su vida cotidiana, pero que no dejan de estar mediatizadas por miedos. Es lo que ha definido la autora como 'espacios que nos negamos'... "me da mucho miedo el Casco Viejo, o sea en sí porque las calles son angostitas, y a veces de noche... me da, como miedo" (EP 6: mujer, 29 años, Valle del Arga). En este sentido, Del Valle plantea la visibilidad corporal de las mujeres, la existencia de los distintos cuerpos que matizan el paisaje de la ciudad, como estrategia que incide de manera positiva en la desterritorialización del miedo.

#### 4. Conclusiones

A través de este análisis hemos podido constatar la importancia de la movilidad espacial enmarcada no sólo en la concepción de determinadas lógicas institucionales que suelen abordar la movilidad de una forma restringida y, muchas veces, sólo limitada a los circuitos casa-trabajo y trabajo-casa, sino también en la concepción de una lógica simbólica que abarca muchas más dimensiones de la vida cotidiana que se interrelacionan con la movilidad. En este sentido, las categorías de género y representaciones sociales nos permiten delimitar con mayor claridad y precisión cómo en las prácticas de movilidad subyacen desigualdades de género, en el acceso a los recursos domésticos, en los tipos de movilidad y en los sentidos que esas prácticas representan.

En la vivencia de la movilidad espacial nos encontramos con sensaciones encontradas de miedo, ansiedad, estrés, autonomía y libertad, dónde los malabarismos que debemos realizar para afrontar las limitaciones temporales y espaciales (Urry, 1999: 7) entran en tensión en la organización de las prácticas de la movilidad cotidiana. Es decir, el tiempo y el espacio son constitutivos fundamentales de la movilidad espacial, en la medida en que organizan y marcan a las personas, los diferentes ciclos y lugares para el desarrollo de sus prácticas sociales. Las distancias y los horarios condicionan en buena medida nuestras pautas de actuación cotidiana.

En conclusión, consideramos que los conceptos de género y de representaciones se convierten en categorías clave que nos permiten recoger las percepciones, imágenes e ideas de las personas, sus pensamientos y necesidades. Y por ello, destacamos la relevancia que adquiere en la

planificación de políticas públicas o en el diseño de planes urbanos esta dimensión psicosocial para futuros trabajos destinados a mejorar la fluidez y la accesibilidad de la movilidad cotidiana por los distintos 'espacios de vida'.

## Bibliografía

- BERICAT, E. (1994), *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, Ed. S XXI- Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.
- BUXÓ I REY, M.J. (2004), "El coche en la forma de pensar la ciudad" en VIDAL FOLCH, L. y DALLA CORTE, G. [eds.], *Pensar i viure la ciutat*, Biblioteca del Instituto catalán de Cooperación Iberoamericana, Barcelona: 1-15.
- DE BEAUVOIR, S. (1949), *El segundo sexo*, Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 1999.
- DEL VALLE, T. (1997), *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la Antropología*, Editorial Cátedra, Madrid.
- DURKHEIM, E. (1898), "Representations individuelles et representations collectives", *Revue de Métaphysique et de Morale*, 273-302.
- EUROSTAT (2004), *Urban Audit*.
- EL PAIS- Motor (2006), "La mujer toma con fuerza el volante", sábado 1 de abril, p. 30.
- GIDDENS, A. (1990), *Consecuencias de la modernidad*, Alianza, Madrid, 1999.
- HARVEY, D. (1990), *La condición de la postmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Amorrortu, Buenos Aires, 1998.
- IBÁÑEZ, T. (1988), *Ideologías de la vida cotidiana*, Sendai Ediciones, Barcelona.
- JODELET, D. (1984), "La representación social: fenómenos, conceptos y teoría", en MOSCOVICI, S., *Psicología Social*, Vol II. Paidós, Barcelona, 1988: 469-494.
- MAQUIEIRA, V. (2001), "Género, diferencia y desigualdad", en Beltrán, E. y Maquieira, V. [eds.], *Feminismos*, Alianza, Madrid, 127-190.
- OLIVA, J. (2004), "Estrategias de movilidad cotidiana en el área metropolitana de Pamplona-Iruñea", en *VIII Congreso de la Federación Española de Sociología*, Alicante (España).
- OLIVA, J. e ISO, A. (2005), "Las ciudades de Pamplona-Iruñea y sus metamorfosis del S XX", en *PAMPLONA metrópoli. 1930 modernidad & futuro*, Colegio de Arquitectos.
- ORFEUIL, J. P. (2000), "La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite", en Bonnet M. y Desjeux D. [eds.], *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF: 53-67.
- RIVERA, M. J. (2004), *Las nuevas representaciones del habitar en la sociedad metropolitana. Aportaciones desde la experiencia de Pamplona-Iruñea*, Tesis Doctoral, Dpto. de Sociología, Universidad Pública de Navarra.
- ROMÁN, M. (1995), "Mujer, movilidad y accesibilidad en la metrópoli", en <http://habitat.aq.upm.es> [consulta: 20/03/2006].
- RUBIN, G. (1975), "El tráfico de mujeres: notas sobre la economía política del sexo", en LAMAS, M., *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*, PUEG y Grupo Ed. M.A. Porrúa, México, 2003.
- SHELLER, M. (2003), "Mobile Publics: beyond the network perspective", en *Environment and Planning D: Society and Space*, 2004, 22: 39-52.
- URRY, J. (1999), *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper*, published by the Department of Sociology, Lancaster University, en [www.lancaster.ac.uk](http://www.lancaster.ac.uk) [consulta: 20/03/2006].
- URRY, J. (2000), *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*, Routledge, London.