
ARTÍCULO

María Marcela Crovetto

MOVILIDAD COTIDIANA: EL TIEMPO Y EL ESPACIO EN EL VALLE INFERIOR DEL RÍO CHUBUT

Revista Transporte y Territorio N° 5, Universidad de Buenos Aires, 2011.



Revista Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

CROVETTO, María Marcela. 2011. Movilidad cotidiana: el tiempo y el espacio en el Valle Inferior del Río Chubut. *Revista Transporte y Territorio N° 5, Universidad de Buenos Aires*. pp. 137-163. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00508136.pdf>

Recibido: 26 de octubre de 2010

Aceptado: 17 de octubre de 2011



Movilidad cotidiana: el tiempo y el espacio en el Valle Inferior del Río Chubut.

María Marcela Crovetto*

RESUMEN

Con la mirada centrada en las dimensiones del transporte y el territorio, el objetivo general de este trabajo es mostrar algunos indicios de que la movilidad cotidiana y el intercambio de bienes, trabajos y servicios entre las zonas urbanas y rurales permiten poner en cuestionamiento a la clásica dicotomía que clasifica los espacios habitados. Especialmente, se centrará la mirada en las estrategias de movimientos cotidianos que los hogares despliegan para su reproducción cotidiana. Se presenta un análisis sobre la movilidad espacial cotidiana en el Valle Inferior del Río Chubut, realizado en el marco de una investigación que criticó la dicotomía espacial demográfica de las zonas de residencia (rural y urbana). La caracterización de la movilidad cotidiana de la población estudiada fue un aspecto clave para la reconstrucción de las circulaciones cotidianas, operadas sobre redes técnicas, y para mostrar aspectos interesantes de la compleja vida cotidiana que las definiciones de rural y urbano opacan, unas veces, y velan otras. Fundamentalmente, se analizaron los accesos al transporte público, al pavimento y a otras instituciones sociales situadas en el territorio físico, así como sus relaciones con las necesidades de reproducción social cotidianas –empleo, compras del hogar, educación, salud y otras movi- lidades espaciales-.

ABSTRACT

With an eye focused on the dimensions and land transport, the overall objective of this paper is to show some evidence that daily mobility and exchange of goods, works and services between urban and rural areas allow call into question the classic dichotomy that classifies the occupied spaces. Especially, focus your gaze on the strategies that households daily movements for playback display daily. This article summarizes the analysis of daily spatial mobility in the Chubut River Valley. The same was done in the context of an investigation that criticized the spatial dichotomy demographic areas (rural and urban). The characterization of the daily mobility of the study population was a key to the reconstruction of daily circulation, operated on technical networks, and to show interesting aspects of the complex everyday life as rural and urban definitions of obscure, sometimes, and hide others. Fundamentally, we analyzed the transport links, the pavement and other social institutions located in the physical territory and its relations with the everyday needs of social reproduction-employment, home shopping, education, health and other spatial mobility.

Palabras Claves: movilidad espacial cotidiana; dicotomía rural-urbana; transporte; territorio.

Palavras-chave: mobilidade espacial cotidiana; a dicotomia rural-urbano; transporte; territorio.

Keywords: everyday spatial mobility; rural-urban dichotomy; transportation; territory.

1. PUNTOS DE PARTIDA

Los primeros registros sociológicos sobre las categorías tradicionales de los espacios habitados, “rural” y “urbano”, se los encuentra en los estudios clásicos sobre el surgimiento de la modernidad, los inicios del desarrollo del capitalismo en el mundo rural, la generación de las ciudades y la revolución industrial¹. La dicotomía fue un vehículo para, por un lado, comprender y explicar procesos sociales como la transición del feudalismo al capitalismo y, por el otro, desde la demografía y la geografía, se identificaron espacios y procesos sociales que reconocían diferencias concretas entre la urbanización y la ruralidad –tomando diferentes posturas según la época histórica y la escuela de pensamiento hegemónica-. Este andamiaje teórico posibilitó el estudio, el análisis y la comprensión de una variedad muy

* Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Argentina – mcrovetto@sociales.uba.ar

¹ Las referencias a estos temas pueden ser encontradas en innumerables obras de Karl Marx, V. Lenin, K. Kautsky, Max Weber, E. Durkheim.



amplia de procesos sociales. En ellos lo rural está acotado, en tanto espacio exclusivo de la producción agropecuaria. Por el contrario, lo urbano se construye como sinónimo de la innovación técnica, espacio de relaciones sociales más complejas, extendiendo sus límites a todo aquello que tuviera que ver con los mercados, la industria, los servicios, el entretenimiento, la diversidad, las finanzas, el dinero. Esta caracterización dual del espacio coincidió, en gran parte del pensamiento de los clásicos de la sociología, con una polarización de categorías expresada en conceptos que resumían las características de un mundo en desaparición frente al avance de una nueva forma de sociedad (Crovetto, 2010).

Esas representaciones decantaron en concepciones definidas sobre la base de funciones sociales que aglomeraron características teóricas reconocibles en lo empírico y que permitieron identificar vínculos entre ellas. Fueron apropiadamente construidas para su tiempo y espacio y explicaron un mundo social determinado. Por ejemplo, el campo proveía de alimentos a la ciudad, la que, a su vez, ofrecía empleos industriales y productos manufacturados.

En la actualidad el potencial heurístico del par rural-urbano puede cuestionarse. El presente alberga indicios de mutaciones y de una creciente complejización de las relaciones sociales entre las zonas urbanas y rurales. La hipótesis que se sostiene señala que las definiciones clásicas pierden capacidad analítica y práctica, a la vez que aparecen anacrónicas. Sus criterios de definición resultan escasos y con baja capacidad explicativa frente a registros novedosos de situaciones atípicas, no esperadas, en el marco de las definiciones tradicionales de los espacios habitados. Estas evidencias empíricas acumuladas en el acervo de investigaciones sociológicas² -particularmente los estudios sociales agrarios, las investigaciones sobre los mercados de trabajo y la geografía social-, ponen en tensión las definiciones sobre lo rural y lo urbano. Esas investigaciones muestran la dinámica y la acelerada profundización de las mutaciones que están sufriendo los vínculos entre lo rural y lo urbano. A pesar de ello, subsisten, en el lenguaje académico –y también en el del sentido común-, como conceptos unívocos, como referencias directas al campo y a la ciudad. Así, rural y urbano son residuos conceptuales de objetos definidos originalmente de manera homogénea, supervivencias que omiten distinciones respecto de los campos y las ciudades.

Ahora bien, desde una perspectiva contemporánea como la construida por D. Harvey, se verifica que la cuestión sigue vigente y que es retomada en la actualidad. Este pensador analiza, en lo que él llama la “geografía del Manifiesto”, las dimensiones espaciales, temporales y geográficas contenidas en el Manifiesto del Partido Comunista escrito por Marx y Engels en el año 1848. Dichas variables son cruciales para el éxito funcional del capitalismo ya que “sin su expansión geográfica, reorganización espacial y heterogéneo despliegue geográfico, el capitalismo habría dejado de funcionar hace mucho tiempo” (Harvey, 2000a:1). En particular por la propia lógica interna del modo de producción, ya que la (...) búsqueda de un ‘arreglo espacial’ de las contradicciones internas del capitalismo unido a su desigual inserción en diferentes territorios y formaciones sociales dentro del mercado capitalista mundial han creado una geografía histórica global de la acumulación capitalista cuyas características necesitan ser bien comprendidas (Harvey, 2000a:1).

El desarrollo industrial y la acumulación del capital no sólo tuvieron los efectos políticos referidos. Por ejemplo el caso de la reflexión de K. Kautsky (1974) sobre la relación entre el campo y la ciudad en la revolución de Rusia de 1917 se señala que además de las relaciones de clase, se establecieron juegos de relaciones económicas y espaciales. En este mismo sentido, D. Harvey coincide con la perspectiva de Kautsky y expresa que, (...)

² Los trabajos de investigación llevados a cabo por el Equipo de Estudios sobre el Trabajo Agropecuario del IIGG-UBA dirigido por Susana Aparicio en la zona yerbatera de Misiones, en la región citrícola de Tucumán y en el área lanera de Chubut detectan lógicas laborales novedosas, entre las que se incluye el llamado trabajo rururbano (forma que adquiere la actividad laboral que hace coexistir el empleo urbano y el rural o bien desplaza cíclicamente al trabajador agropecuario al sector de los servicios urbanos y viceversa).



internamente, la rápida urbanización trajo a las ciudades el dominio sobre el campo (rescatando al mismo tiempo a este del 'idiotismo' de la vida rural y reduciendo al campesinado a un papel subordinado). La urbanización concentró fuerzas productivas de trabajo en el espacio, transformando poblaciones dispersas y sistemas de propiedad descentralizados en concentraciones masivas de poder político y económico (Harvey, 2000a:1-2).

Pero la visión de Harvey sobre el problema ya no es local e incluso critica las teorías de la "acumulación originaria" que parten de un centro o nodo difusor del capitalismo. Para él hay territorios, procesos históricos situados, que condujeron a muchas y diversas "acumulaciones originarias" (en plural) y que no fueron patrimonio exclusivo de la vida en occidente, desde donde se encuentra factible explicar la extensión geográfica de las formas desiguales del capitalismo y de la construcción global de clases obreras. Con estos elementos conceptuales el autor busca completar la estructura teórica del Manifiesto del Partido Comunista, donde se "ha señalado bastante correctamente la importancia de la reducción de las barreras espaciales, gracias a las inversiones e innovaciones en el transporte y las comunicaciones". Según Harvey, el Manifiesto es clarísimo en este punto: (...) 'la aniquilación del espacio a través del tiempo', como Marx más tarde expresa, enfatiza la relatividad de las relaciones espaciales y de las ventajas de localización que constituyen las ventajas comparativas en el comercio, a la luz de un escenario altamente dinámico. (Harvey, 2000a:3-4).³

El recorrido de las mercancías en el espacio que puede trazarse (*sendero espacial de los flujos de mercancías*) tiene directa vinculación con aspectos claves de la relación como son los flujos de capital, la fuerza de trabajo, los flujos de información, entre otros que Harvey menciona. Las ideas de tiempo y de velocidad irán modificando las percepciones y las formas de circular por el espacio físico, definiendo nuevos espacios sociales, cuyas acciones constitutivas estarán relacionadas a las posiciones en el espectro social, con referencias a la clase social.

Para el autor, el Manifiesto careció de una perspectiva territorial, en especial sobre la organización del territorio. Ello hubiera sido extremadamente productivo, desde la postura de Harvey, dado que "la producción de la organización espacial no es neutral en términos de lucha de clases" (Harvey, 2000a:4). El capital puede producir diferenciaciones espaciales y movilizarlas con sentido geopolítico⁴.

Desde otra perspectiva, Milton Santos (1995) realiza un análisis muy interesante sobre lo que ha denominado *metamorfosis del espacio habitado*. Abordando el problema desde diferentes aristas tales como el territorio, el paisaje, el espacio, entre otros, este geógrafo brasileño también reflexiona sobre la dicotomía rural-urbana y sus efectos en el estudio de los espacios habitados. Como los clásicos de la sociología, no elude el análisis del pasaje del feudalismo al capitalismo como motor de la transformación territorial y de las relaciones sociales, especialmente las vinculadas al empleo y al consumo, permitiendo la construcción de dimensiones que diferencien a la ciudad del campo. En este sentido, para Santos esa transformación demuestra que una de las diferencias esenciales es que la primera se identifica como "el lugar del trabajo libre", y esa posibilidad se convierte en la distinción clave. En ese tiempo de transición, las ciudades eran la sede física de actividades no agrícolas. El intercambio era la base del crecimiento exponencial de las ciudades, se comerciaban los excedentes. Entonces se confirma aquello que ya habían visto los clásicos de la sociología y es que con entidades y rasgos más claros que en la actualidad, el

³ Contra esta visión de Marx se pronuncia Rogério Haesbaert (2004), para quien no hay tal proceso de *aniquilación del espacio a través del tiempo*.

⁴ "Divisiones tales como las que existen entre ciudades y suburbios, entre regiones y entre naciones no pueden ser entendidas solamente como residuos de algún orden social anterior (...) Son producidas por los poderes diferenciadores de la acumulación de capital y de las estructuras de mercado" (Harvey, 2000a:6).



intercambio en la relación ciudad-campo existe desde el origen, es decir, desde la aparición de las ciudades.

Entonces, nos preguntamos, ¿qué particularidades contienen y generan las movilidades espaciales implicadas en los intercambios cotidianos que, entre las áreas identificadas como urbanas y rurales, construyen los actores sociales?

En este contexto, este artículo presenta los resultados referidos a las movilidades espaciales cotidianas de la población estudiada. Éstos fueron interpretados, primero, según la clasificación tradicional de la zona de residencia (rural o urbana) y, luego, contrapuestos con una otra propuesta, como ejercicio en la investigación: “paisaje”. Esto permite observar matices escondidos dentro de las homogéneas ideas de rural y urbano, sintetizadas por la cantidad de habitantes –en Argentina, un núcleo habitado por 2000 personas o más se considera un espacio urbano y con menos de eso un espacio rural- observándose que muchas trayectorias cotidianas de actores considerados clásicamente urbanos se acercaban mucho a las de los actores de las zonas rurales, en especial en materia de acceso a los servicios públicos.

Para operacionalizar la dimensión del “paisaje” se tomó la definición teórica de Milton Santos, según la cual “todo lo que vemos, lo que nuestra visión alcanza es el paisaje. Este puede definirse como el dominio de lo visible, lo que la vista abarca. No sólo está formado por volúmenes, sino también por colores, movimientos, olores, sonidos, etc. (...) La dimensión del paisaje es la dimensión de la percepción, lo que llega a los sentidos (...) El paisaje es el conjunto de cosas que nuestro cuerpo alcanza a percibir e identificar” (Santos, 1995:58/60 y 74). Con esta base conceptual, se construyeron tres categorías analíticas.

1. Paisaje Netamente urbano (NU): comprende aquellas zonas en que el paisaje urbano resulta indiscutible por su presencia clara y extrema desde lo visual, obstaculizando la visión de la geografía física del espacio; espacios habitados densamente.
2. Paisaje Netamente rural (NR): comprende aquellas zonas en que el paisaje rural es claro a partir de las características de su geografía física perceptibles visualmente, con escasa población. La perspectiva del paisaje como contexto predomina por sobre la presencia de población asentada.
3. Paisaje Rururbano (R-U): se considera a una zona habitada, barrios aislados, una urbanización parcial o discontinua en donde el aislamiento o separación entre las aglomeraciones es discreta, perceptible y de clara identificación.

Esta tricotomía, involucrando en especial a la tercera categoría, puede no resultar novedosa en sí misma. Pero ha permitido -y es allí donde subyace lo nuevo- revelar situaciones de hibridación espacial y de acceso a servicios públicos de formas tales que las categorías tradicionales no prevén. Es importante aclarar que esta herramienta no pretende reemplazar los sistemas existentes y que es portadora de un importante componente subjetivo para su construcción. Simplemente, se la ha diseñado con el objeto de explorar algunas grietas y poner de manifiesto rasgos de la vida cotidiana que aparecen como desapercibidos en otros sistemas de clasificación espacial.

Con la mirada centrada en las dimensiones del transporte y el territorio, el objetivo general de este trabajo es mostrar algunos indicios de que la movilidad cotidiana y el intercambio de bienes, trabajos y servicios entre las zonas urbanas y rurales permiten poner en cuestionamiento a la clásica dicotomía sobre los espacios habitados. Especialmente, se enfocará la perspectiva hacia las estrategias de movimientos que los hogares despliegan para su reproducción cotidiana.



En los apartados siguientes se presenta el caso estudiado y se analiza su movilidad cotidiana: la movilidad espacial en relación al empleo, la relación con el acceso a los servicios públicos, las compras del hogar y otras movildades espaciales registradas.

2. ABORDANDO AL VALLE INFERIOR DEL RÍO CHUBUT

El Valle Inferior del Río Chubut (VIRCH) es una región en varios sentidos: geográfico, social, económico y cultural. Políticamente está integrada por 5 localidades de distintos tamaños: Trelew, Rawson, Gaiman, Dolavon y 28 de Julio. Su ubicación pertenece a la jurisdicción de la provincia de Chubut que está ubicada en la Patagonia central de la Argentina, entre los paralelos 42° y 46° de latitud sur. La provincia tiene una superficie de 224.686 km², 1.200 km de costa marítima y 820 km de límite montañoso en el oeste (lindante con Chile). Como provincia fue políticamente incorporada a la República a fines de la década de los años 1950, siendo hasta entonces un Territorio Nacional. Es una de las provincias de más reciente incorporación a la República Argentina, con un proceso de poblamiento difícil pero persistente. En su origen cuenta con población prehispánica, principalmente de los pueblos mapuches y tehuelches, y galesa⁵ en la etapa de Territorio Nacional; y luego contó con el aporte de diferentes grupos de migrantes: españoles, portugueses e italianos primero, y chilenos y bolivianos posteriormente.

Figura 1. Mapa de la República Argentina



Fuente: http://www.embajada-argentina.org.py/V2/uploads/mapa_argentina_politico.jpg

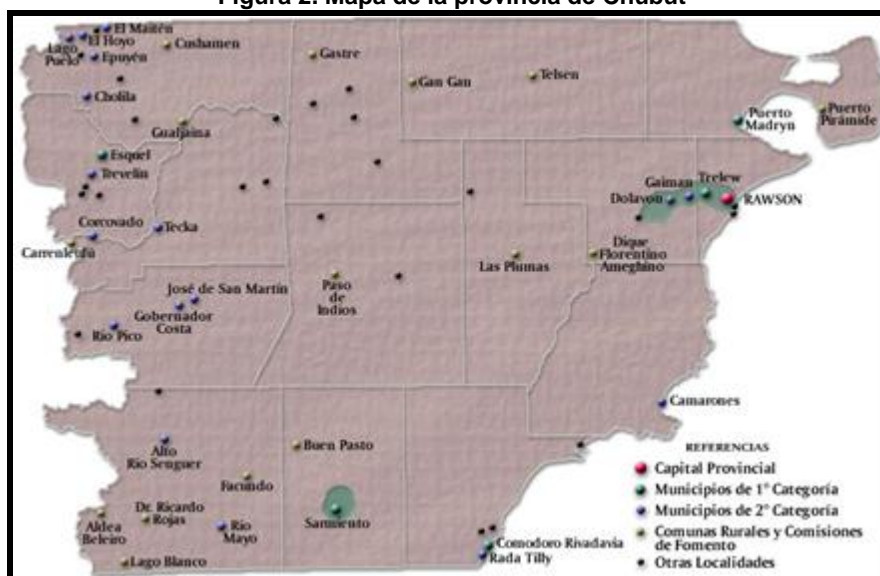
Con marcada tradición cultural aportada por los primeros colonos de origen galés, las actividades productivas agropecuarias fueron fundacionales en la región, en donde hoy

⁵ Todavía pueden apreciarse poco más de una decena de Capillas galesas, de la etapa de la colonia, dispersas en el espacio rural de Gaiman. En cada una de ellas, todos los 28 de Julio, la comunidad galesa conmemora el desembarco de los primeros inmigrantes de Gales con ceremonias religiosas y con actividades culturales como el tradicional té galés.



algunas de esas producciones y otras más recientes coexisten con la economía industrial – fundamentalmente textil, pesquera y siderúrgica-. Inicialmente, el cultivo principal del Valle fue el trigo y la cría de ganado ovino para lanas. El avance de los grandes molinos harineros pampeanos sepultó a la producción triguera local reconvirtiendo a la actividad hacia otras producciones como las pasturas, las papas, la horticultura en general y, más recientemente, la producción de frutas finas como variedades de *berries*, moras, variedades de *cherries* para exportación -exclusivas de la región cordillerana hasta hace poco más de una década- y otras frutas de pepita y carozo en menor escala.

Figura 2. Mapa de la provincia de Chubut



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos, Provincia de Chubut, 2008.

Figura 3. Vista aérea de una sección del Valle Inferior del Río Chubut



Fuente: <http://www.inta.gov.ar/chubut/info/galeria/gf/Virch.htm>

2.1. Estrategia metodológica

Puntualmente, para el estudio de las trayectorias y los intercambios cotidianos de trabajos, bienes y servicios se utilizaron técnicas cualitativas que permitieron caracterizar, describir e interpretar las dinámicas cotidianas locales: observación no participante, documentación histórica e institucional con el propósito de indagar y profundizar sobre la dinámica regional



del VIRCH relevando información específica sobre las actividades productivas y la presencia de instituciones públicas. Estas actividades se complementaron con entrevistas a una diversidad de actores sociales quienes con sus testimonios pudieron dar cuenta de estos procesos.

El instrumento principal de relevamiento de información primaria consistió en la realización de 200 encuestas a hogares en las localidades de Rawson, Trelew, Gaiman y Dolavon y en las zonas rurales aledañas que tuvo lugar en marzo del 2008 con financiamiento del Proyecto UBACyT SO 125 y que fuera efectuado en el marco de un acuerdo de cooperación técnica con la Dirección General de Estadística y Censos de la provincia de Chubut. La encuesta se aplicó a hogares en las zonas periféricas de los núcleos urbanos seleccionados y en hogares de la zona rural. Así, en el cuadro que sigue puede observarse la distribución muestral (muestra de tipo no probabilística y por cuotas, de acuerdo a la relación de la distribución de los hogares en los puntos a relevar, según el Censo 2001).

Tabla 1. Distribución muestral de las unidades de relevamiento

RAWSON		
Cantidad de hogares	Frara ^(*)	Cantidad de hogares/ Frara ^(*)
20 hogares	0206	8
	0407	6
	0706	6
TRELEW		
Cantidad de hogares	Frara ^(*)	Cantidad de hogares/ Frara ^(*)
60 hogares	0623	8
	0624	8
	0625	8
	0805	8
	0806	8
	0807	8
	0818	6
	0819	6
GAIMAN		
Cantidad de hogares	Frara ^(*)	Cantidad de hogares/ Frara ^(*)
52 hogares	0415	26
	0417	26
DOLAVON		
Cantidad de hogares	Frara ^(*)	Cantidad de hogares/ Frara ^(*)
28 hogares	0413	28
ZONAS RURALES DE GAIMAN Y DOLAVON		
Cantidad de hogares	Frara ^(*)	Cantidad de hogares/ Frara ^(*)
40 hogares	-----	40

(*) Frara: abreviatura de fracción y radio censales de acuerdo a nomenclador.
 Fuente: Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2001, INDEC.

La encuesta recogió datos socio-demográficos del hogar, laborales de todos los miembros del hogar (tomando el ciclo anual ocupacional), historia familiar ocupacional, actividades económicas. Especialmente, el interés estuvo centrado en la recolección de información relativa a "Migraciones y movilidad espacial"⁶, apuntando a obtener información de las historias de los entrevistados vinculada no sólo al traslado por motivos habitacionales sino también a los movimientos cotidianos entre distintos puntos en el mes anterior a la realización de la encuesta. En este plano, la recolección de datos también se enfocó a los medios de transporte, la duración del viaje, los motivos y la duración de la estadía.

Fuera del alcance de la encuesta aplicada, también se ha relevado información económica, agropecuaria, gubernamental y se ha relevado información de tipo cualitativa mediante las

⁶ "La movilidad espacial es una condición característica de los sujetos sociales y de los colectivos humanos; entendida como práctica de desplazamiento, forma parte de la dinámica cotidiana de los habitantes de la ciudad." (Di Virgilio, 2003:1).



técnicas de observación y entrevista para identificar cuáles son los elementos y procesos sociales que participan de la construcción social de los intercambios de bienes y servicios entre las áreas urbanas y las rurales. También se realizaron entrevistas a diferentes actores sociales con el objetivo de profundizar en el tipo de información recolectada y de obtener la perspectiva de los actores sobre sus trayectorias cotidianas. El supuesto es que las trayectorias de los actores “dibujan” marcas en el territorio y muestran la construcción de relaciones sociales específicas en un espacio social que ya no sería puramente rural o urbano y que ilumina nuevas vinculaciones entre ambos polos.

3. MOVILIDAD ESPACIAL COTIDIANA

Para analizar la cuestión de la movilidad cotidiana, es interesante comenzar por la lectura de los datos sobre el trazado urbano, el acceso al pavimento y al transporte público de pasajeros, luego seguir el análisis respecto de las distancias entre los lugares de residencia, las escuelas y los servicios de salud más próximos. El acceso a estos servicios públicos es crucial para la resolución de aspectos que hacen a la vida cotidiana, por lo que se los entiende como indicadores sensibles de posibles recorridos diarios de los residentes en el Valle.

Este apartado toma los conceptos de “sede”⁷, región⁸ y “regionalización”⁹ empleados por Giddens. Resultan eficaces para graficar los movimientos cotidianos entre las zonas de residencia y entre los paisajes, permitiendo la construcción de lecturas analíticas sugerentes. Estas definiciones son propias de una perspectiva sociológica del espacio y del tiempo que no excluyen ni invalidan a las construidas por otras ciencias y disciplinas.

3.1. Trazado urbano, transporte público de pasajeros, acceso al pavimento y a los servicios públicos

Sobre la existencia del trazado urbano, desde la perspectiva rural/urbano, como se esperaba, es abrumadora tanto su presencia dentro de lo urbano (96%) como su ausencia al interior de lo rural (98%). Sin embargo, se cuentan algunos casos donde en lo urbano no hay trazado y en lo rural sí: 3,8% y 2,4% respectivamente (Ver Cuadro 1).

Pero cuando se analiza la presencia del trazado urbano a través de la variable “paisaje”, los casos urbanos sin trazado y los casos rurales con trazado urbano pasan en gran parte a integrar la categoría “paisaje rururbano”, lo que evidencia la pertinencia de este concepto. En este último tipo la distribución entre con y sin trazado urbano es 94% y 6%, respectivamente. Este aspecto puede diferenciar un barrio de un asentamiento (Ver Cuadro 2).

Esta perspectiva exhibe las condiciones de posibilidad para facilitar la movilidad relativa de los actores sociales. Rompe con la idea de aislamiento, particularmente a partir de la existencia de elementos fijos que integran el conjunto de “lo situado” del espacio físico. Las situaciones de ruralidad comienzan a diferenciarse y a complejizarse cuando se observan en detalle datos específicos sobre el pavimento y el trazado urbano. Aporta, también,

⁷ “Sede: una región física que interviene como parte del escenario de una interacción con fronteras exactas que contribuyen a concentrar de algún modo una interacción.” (Giddens, 1985).

⁸ “Región (...) siempre connota la estructuración de una conducta social por un espacio-tiempo. (...) Por el ‘carácter’ de una regionalización denoto los modos en la organización espacio-temporal de sedes que se ordena en el interior de sistemas sociales más amplios.” (Giddens, 1985).

⁹ “Regionalización: la diferenciación temporal, espacial o espacio-temporal de regiones en el interior de sedes o entre estas; la de regionalización es una noción importante para contrarrestar el supuesto de que las sociedades son siempre sistemas unificados, homogéneos.” (Giddens, 1985).



elementos para analizar el territorio en el sentido de Haesbaert (2004a). Un territorio múltiple que tendrá situaciones de “arrinconamiento” en las que será complejo “moverse” y muchas otras situaciones que a causa de su “ruralidad” pre-supondríamos arrinconadas y que no lo están física ni virtualmente –especialmente con la presencia de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación-.

Cuadro 1. VIRCh – Trazado urbano y la zona de residencia (%), 2008

Categorías	Trazado urbano (% del total de trazado urbano)		Trazado urbano en cada zona de residencia	
	Urbano	Rural	Urbano	Rural
Sí	79,5	76,5	3	96
No	20,5	0,5	20	4
Total	100	77	23	100

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 2. VIRCh – Trazado urbano y el paisaje (%), 2008

Categorías	Trazado por paisaje (% del total de trazado urbano)			
	UN	R-U	NR	Total
Sí	26,4	49,2	0,5	76,1
No	0	3	19,9	22,9
Total	26,4	52,2	20,4	99

Categorías	Trazado urbano en cada paisaje		
	UN	R-U	NR
Sí	100	94,3	2,4
No	0	5,7	97,6
Total	100	100	100

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 3. VIRCh – Pavimento y la zona de residencia (%), 2008

Categorías	Pavimento por zona de residencia	
	U	R
Sí	22	0,5
No	58	19,5
Total	80	20

Categorías	Pavimento en cada zona de residencia	
	U	R
Sí	28	2
No	72	98
Total	100	100

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 4. VIRCh – Pavimento y el paisaje (%), 2008

Categorías	Pavimento por paisaje				Pavimento en cada paisaje		
	NU	R-U	NR	Total	NU	R-U	NR
Sí	6,5	15,5	0,5	22,5	25	30	2
No	20	37	19,5	76,5	75	70	98
Total	26,5	52,5	20	99	100	100	100

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Pero el trazado urbano también está involucrado con la accesibilidad hacia y desde el lugar de residencia, ya que generalmente presupone la posibilidad de contar con transporte público de pasajeros y determina la presencia de otros servicios esenciales como el gas de red, el agua corriente y el tendido eléctrico, que no son habilitados hasta tanto no existan calles debidamente registradas en los catastros municipales correspondientes. Del total de viviendas encuestadas, el 87% tiene agua corriente, el 99.5% tiene tendido eléctrico, el 85% tiene gas de red pero apenas el 22.5% tiene pavimento en sus calles. En la zona de



residencia urbana sólo el 28% tiene pavimento y en la zona de residencia rural este porcentaje desciende al 2%¹⁰ (ver Cuadro 3).

A través del paisaje, se observa que en la zona netamente urbana el 75% no dispone de pavimento en las calles; en la zona netamente rural el 97,5% tampoco y, finalmente, en las zonas con paisajes rururbanos se observa que el 29,5% dispone de calles pavimentadas y el 70,5% no (ver Cuadro 4). La imagen que se compone con esta información no podría reflejarse con la división rural- urbano tradicional, ya fuera en el sentido demográfico como de los atributos asignados en el imaginario social a una y otra categoría.

El pavimento facilita en la mayoría de las veces la cobertura de la red de transporte público de pasajeros. En el VIRCh, el 73% de las viviendas en las que se realizó la encuesta se ubican en barrios con acceso a este servicio.

La accesibilidad al servicio de transporte público tiene matices importantes cuando se la observa junto a la disponibilidad de trazado urbano. En ese análisis se destacan las siguientes relaciones:

- Con trazado urbano, el 82,5% accede fácilmente en términos de distancia al transporte público, el resto no.
- Sin trazado urbano, 41% accede igualmente, el 59% no (ver Cuadro 5).

Analizando la accesibilidad al transporte público, según la zona de residencia, el 65% de los residentes en la zona rural no acceden al transporte público de pasajeros frente a un notorio casi 18% de inaccesibilidad a estos servicios de residentes de zonas urbanas. Esta perspectiva también cambia con la lectura desde el paisaje, donde un cuarto de la población residente en paisajes rururbanos tampoco accede al servicio, persistiendo un 4% de habitantes de paisajes netamente urbanos en la misma situación (ver Cuadro 6).

En los trabajos de campo se registró paulatinamente un incremento de las frecuencias del transporte urbano y del inter-urbano. Es decir que, por ejemplo, la línea de transporte colectivo automotor “28 de Julio” que une la ciudad de Trelew con Dolavon agregó frecuencias horarias para los siete días de la semana e incorporó dos servicios diarios, uno por la mañana y otro por la noche, que llegan hasta la Comuna Rural 28 de Julio, lugar al que en el momento de la realización de la Encuesta a Hogares se verificó la ausencia de este servicio. Durante el mes de febrero de 2010, el camino de ingreso a la Comuna fue ensanchado y asfaltado. A la vez, se extendieron las obras de asfalto de la Ruta Provincial 7 (llamada Ruta del Valle) a los tramos que unen Gaiman, Dolavon y 28 de Julio, facilitando la movilidad espacial en la zona de chacras y achicando las distancias temporales entre esta región y las rutas y ciudades más importantes de la provincia, respondiendo a la necesidad de comunicar las zonas productivas con las principales rutas de acceso a puertos, aeropuertos y otras rutas nacionales. Estas obras permiten la circulación del capital, del trabajo y de los bienes y servicios con mayor velocidad y a menores costos¹¹. Asimismo, las localidades percibirían en mejores condiciones generales la llegada de combustible, dinero y correos, así como fuerza de trabajo en empleos agropecuarios cuando en temporadas altas escasea en sus propias localidades.

¹⁰ Actualmente este dato podría verse modificado dado que desde el momento de la realización de la encuesta hasta el presente, han asfaltado muchas cuadras en los núcleos urbanos y varios caminos rurales, en especial la llamada “Ruta del Valle” (Ruta 7) desde su inicio en Ruta 3 (en las afueras de Trelew) hasta Gaiman. El proyecto en ejecución incluye la extensión del pavimento hasta la Comuna Rural 28 de Julio.

¹¹ Especialmente esto repercute en la buena conservación de los productos agropecuarios y perecederos: con caminos apropiados llegarían a destino en mejores condiciones y reducirían las pérdidas por magullones.



Cuadro 5. VIRCh – Acceso al transporte público y trazado urbano (%)

Trazado urbano	Acceso al transporte público		
	Sí	No	Total
Sí	82,5	17,5	100
No	41	59	100

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 6. VIRCh – Acceso al transporte público de pasajeros por zona de residencia y paisaje (%)

Zona de residencia		Sí			No			Total		
		Sí	No	Total	Sí	No	Total			
Urbana	Rural	66	14	80	82,5	17,5	100			
	Netamente Urbano	25,5	1	26,5	96,2	3,8	100			
Rururbano	Netamente rural	39,5	13	52,5	75,5	24,8	100			
	Total	73	27	100						

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 7. VIRCh y total provincial. Patentamiento de Vehículos por Departamento y Localidad según décadas, 1982-2006

Departamento y Localidad	Década del 80	Década del 90	Década del 00
Total provincial	466.184	342.672	815.131
GAIMAN	12.871	2.584	19.441
Dolavon	4.593	861	7.846
Gaiman	7.369	556	10.305
28 de julio	909	390	1343
RAWSON	78.527	159.854	230.847
Rawson	31.212	31.040	18.588
Trelew	47.315	101.836	212.259

Fuente: DGEyC-Chubut.

Con la impronta de los datos primarios se logra ver la dinámica que Milton Santos describe respecto de la incidencia del desarrollo de las comunicaciones en la espacialización de la producción, repercutiendo en transformaciones del vínculo campo-ciudad,

(...) la disminución relativa de los precios, calidad, diversidad y cantidad de los transportes, crea una tendencia al aumento del movimiento. El número de productos, mercancías y personas que circulan crece enormemente y, como consecuencia, la importancia de los intercambios es cada vez mayor, pues no sólo crecen en volumen sino que se diversifican. Surgen, en la actualidad, así, nuevos y complicados problemas para analizar cualquier situación (Santos, 1995:50).

Por otra parte, la importancia de la información sobre el patentamiento de vehículos en regiones patagónicas como el Valle Inferior, radica en poder visualizar que la relación entre patentamientos y población es interesante. Este dato, junto al construido con fuentes primarias en la Encuesta a Hogares, revelan el carácter necesario que adquiere un vehículo en estas zonas de mucha movilidad espacial cotidiana entre regiones con distancias considerables y transportes públicos de pasajeros –colectivos urbanos e interurbanos- cuyos recorridos son extensos en cobertura y en longitudes, pero que aún no llegan a todo el territorio, en particular al rural. También se ha tomado conocimiento de situaciones similares en las periferias de los centros urbanos de mayor tamaño poblacional (ver Cuadro 7).

3.2. Las compras del hogar

Al abordar la cuestión de la movilidad espacial cotidiana, se decidió indagar también dónde los residentes realizan sus compras de abastecimiento del hogar -alimentos, vestimenta, remedios, entre otros productos-: si en la localidad de residencia o en otra, dado que resulta un buen indicador de la movilidad cotidiana. El 78,5% señaló que en el mismo lugar en el



que moran, frente al 21,5% que se traslada a otra localidad para hacerlo. Si se analiza esta movilidad cotidiana según zona de residencia (ver Cuadro 8).

- el 65% de los encuestados vive en zonas urbanas y compra en su localidad de residencia,
- el 13,5% vive en zona rural y lo hace también en la localidad en la que habita,
- mientras un 14,5% y un 7% de los encuestados que compran fuera de sus lugares de residencia, situándose en zonas urbanas y rurales respectivamente.

Cuadro 8. VIRCh – Lugar de compras por zona de residencia y por paisaje (%), 2008

		Zona de residencia			Paisaje		
		Total	Urbana	Rural	N. Urbano	Rururbano	N. Rural
Dónde compran	En donde reside	78	65	13	25	39	14
	En otra	22	15	7	2	13	7
	Total	100	80	20	27	52	21

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Pero si aplicamos como prisma de lectura la noción de “paisaje”, se observa que los “compradores” se distribuyen de la siguiente manera:

- El 27% habita en zonas netamente urbanas: en este tipo de espacios casi nadie se traslada a otra localidad en pos de realizar compras a excepción de aquellos que se trasladan a comprar verduras a las chacras de Trelew y Gaiman, tal como se registró en observaciones y entrevistas.
- El 21% reside en espacios identificados como netamente rurales:
 - De los encuestados, el 14% habita este tipo de espacios y no se moviliza para realizar las compras mientras que el 7% sí lo hace.
- El 52% se asienta en las zonas definidas en la investigación como rururbanas. En esta categoría:
 - 39% de los encuestados que viven en zonas medianamente urbanizadas realizan compras en sus propias localidades.
 - 13% se moviliza hacia otra localidad para satisfacer las demandas de consumo.

Con estos datos se evidencia que el grupo con mayor movilidad espacial para abastecer el consumo del hogar es el que reside en los espacios rururbanos y los rurales, pues se registra un 20% de encuestados que se moviliza a estos fines. Lo que permite deducir, a su vez, que aun en las zonas en las que se presupone aislamiento y poco poblamiento se registran espacios en donde abastecerse de los elementos necesarios para la reproducción cotidiana. Los servicios y los comercios también son sedes, elementos fijos, del espacio físico por el que los actores sociales pasan y se detienen cíclicamente.

3.3. Movilidad espacial y empleo

Las formas de transportarse al trabajo a diario revelan la cercanía entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo en algunos casos (36,4% a pie) y la necesidad económica de trasladarse en bicicletas (16%), automóvil (20%) o transporte público de pasajeros (16%),



entre otros. Estos datos contrastan con el 7% que no se traslada para trabajar, lo hace en su predio o casa.

En zonas como el Valle Inferior del Río Chubut los medios de transporte propios son necesarios y no son percibidos como bienes de lujo. Las distancias relativas entre diferentes “estaciones” de la vida cotidiana muchas veces pueden parecer largas desde perspectivas muy urbanas pero, para estos actores son cotidianas en sus propias trayectorias, necesarias como para, por ejemplo, cumplir con una jornada laboral que puede tener más de un empleo o actividad económica (formal o informal).

Analizando la vinculación entre empleo y zonas de residencia se destaca que:

- 80% de los peones rurales residen en zonas urbanas.
- El empleo público (administrativo) sigue concentrado en las ciudades, salvo cuando se considera a docentes, casos en los cuales encontramos que algunos habitan en la zona rural y trabajan en la urbana, y viceversa.
- Changarines, ladrilleros, mecánicos y prestadores de servicios agropecuarios residen en zonas urbanas.

3.4. El acceso a las escuelas

La educación es el servicio con mayor cobertura social y territorial y sus establecimientos pueden ser considerados “sedes” en las sendas cotidianas de los actores sociales del Valle. Es importante destacar que la mayoría son escuelas públicas ya que allí se cuenta muy pocas instituciones educativas privadas, casi todas confesionales.

Independientemente de la ubicación en términos de zonas de residencia, el 66% de los hogares encuestados reside a menos de 1 km de la escuela más cercana. Si se observa el cuadro siguiente (ver Cuadro 9), se aprecia que, de ese grupo, el 93 % está situado en zonas urbanas. Pero, es interesante observar que el 15% tiene la escuela más cercana en un rango de 2 a 3 kilómetros, de los cuales el 60% reside en zonas consideradas urbanas y el 40% en las rurales.

Cuadro 9. VIRCh – Cercanía a la escuela por zona de residencia (%). Rangos de distancias seleccionadas, 2008

	Zona de residencia			Total
	Total gral. ^(*)	Urbana	Rural	
Menos de 1 km	66	93	7	100
2 a 3 km	15	60	40	100

^(*) Los casos restantes se distribuyen en otras categorías
 Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Si se analiza al interior del grupo con residencia urbana (ver Cuadro 10), las distancias más cercanas entre las viviendas relevadas y la escuela primaria se concentran en las siguientes categorías:

- Hasta 1 km: 77%
- 1 a 3 km: 16%
- 4 a 5 km: 0,6%



Dentro del grupo de residencias rurales (ver Cuadro 10), la distribución respecto de las distancias a las escuelas más cercanas es diferente ya que no está tan polarizada y concentrada como en la zona urbana. Más bien delinea una distribución diferente en el espacio:

- 22% hasta 1 km,
- 15 % de 1 a 2 km,
- 30% de 2 a 3 km,
- 10% de 3 a 4 km,
- 15% de 4 a 5 km,
- 2,4% de 6 a 7 km.

En ambas situaciones, se evidencia que la movilidad cotidiana va teniendo más presencia a medida que nos alejamos del centro de la ciudad, con una tendencia a trasponer esos límites, de lo rural y lo urbano, también a medida que nos alejamos de esos centros.

Cuadro 10. VIRCh – Cercanía a la escuela en cada zona de residencia (%). Distancias seleccionadas, 2008

Distancias	Zona de residencia	
	Urbana	Rural
Hasta 1 km	77	22
1 a 3 km	16	45
4 a 5 km	0,6	15
Total	93,6 ^(*)	82 ^(**)

^(*) El porcentaje restante no respondió la pregunta.

^(**) Los casos restantes se distribuyen en otras categorías

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Lo mencionado puede concebirse como una tendencia, un movimiento que se detecta pero nunca pensarlo como “ley” general. Casos que matizan un poco esta característica de mayor movilidad cuanto más lejos del núcleo se está, son las matrículas de la Escuela Agrotécnica de Gaiman -situada en la zona rural conocida como Bryn Gwyn- cuya composición es por abrumadora mayoría proveniente del centro urbano de Trelew y de la Escuela Agroindustrial de Dolavon. Estos casos contradicen, también, la dirección más típica del movimiento: van de la ciudad al campo cotidianamente, conformando un recorrido poco esperado e inexistente en la literatura clásica sobre el tema. Se destaca la importancia del dato, ya que no se trata de alumnos urbanos que estén o vayan a estar vinculados al mundo agropecuario necesariamente, ni familiar ni laboralmente. En este caso, el campo está brindando un servicio educativo en su propio territorio a los hijos de los residentes de las zonas urbanas y en un contexto social en el cual, además, se está cuidando a esos chicos en escuelas públicas, gratuitas, con servicio de transporte para combinar con el transporte público de pasajeros entre el centro de Gaiman y la escuela (casi 10 km de distancia), jornadas escolares dobles y con responsabilidades que se materializan en guardias durante las épocas de receso escolar y los fines de semana: la manutención y los cuidados de las siembras y de los animales están a su cargo, junto a los docentes responsables de cada área. Los fines de semana deben turnarse para despachar y vender los productos de su trabajo en la escuela: desde carnes hasta dulces y otros sub-productos agropecuarios (alimentarios o no, como lanas, pieles y cueros) que han sido producidos en la escuela por ellos mismos. Es notable la cantidad de público que se acerca cada sábado en busca de productos de alta calidad y bajo precio. Los actores provienen de todos los puntos del Valle,



especialmente de los núcleos urbanos y no se trata de las familias de los alumnos exclusivamente.

Puede registrarse, entonces, una integración social y sistémica evidenciada por la co-presencia de escuela rural con alumnos urbanos, población de origen urbano y población de origen rural en la escuela, constituida como sede en las trayectorias cotidianas de muchas personas del Valle Inferior. Las sendas cotidianas, suponen un retorno, una idea de circularidad, de fluidez, de repetición: es la construcción de territorialidades basada en rutinarias acciones sociales de la vida cotidiana lo que evidencia el análisis del territorio en el Valle.

Nuevamente, la visión que es posible desplegar con la perspectiva del paisaje como organizadora de las situaciones colabora con la ruptura del bloque “urbano/ rural” de una manera significativa: la noción de paisaje permite aliviar las concentraciones y evidenciar matices. Esto quiere decir que en lugar de mostrar una polarización importante, en la que el 93% de los hogares a menos de 1 km de la escuela están en la zona urbana, podemos identificar que:

- el 35% está inmerso en paisajes netamente urbanos,
- el 58 % en paisajes rururbanos y
- el 7% en paisajes netamente rurales.

**Cuadro 11. VIRCh – Cercanía a la escuela por paisaje (%).
 Distancias seleccionadas, 2008**

	Paisaje				Total
	Total Gral.	N. Urbano	Rururbano	N. Rural	
Menos de 1 km	66	35	58	7	100
2 a 3 km	15	0	40	60	100

Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Los residentes en el paisaje rururbano probablemente sean los que registren una mayor movilidad cotidiana en diferentes direcciones. En los paisajes netamente urbanos, se concentran los casos de las distancias más pequeñas a la escuela más cercana (87% hasta un kilómetro, 4% de 1 a 2 kilómetros), como es de esperarse, dada la cantidad de población que implican, también suponen una demanda de establecimientos educativos proporcional. Cobra relevancia la idea de la “escuela del barrio” y la proximidad rara vez supera las 10 cuadras de distancia desde la casa. No obstante, en el Valle se observan establecimientos educativos –llamados popularmente “escuelas de las chacras”-, otra forma de construir comunidades alrededor de instituciones públicas en el extenso paisaje netamente rural.

Ahora bien, visto esto al interior de la categoría de paisaje rururbano, la composición de hogares/ cercanía a la escuela se comporta diferente: el 72% se encuentra hasta un kilómetro de distancia; el 6% de 1 a 2 km; el 7% de 2 a 3 kilómetros, categoría en la cual no se registró ningún caso para los netamente urbanos y en la que se ubica el 30% de los hogares en paisajes netamente rurales. Asimismo, aunque pequeño el porcentaje, es interesante mostrar que hay un 1% de los hogares con paisajes rururbanos con una distancia a la escuela más próxima de 4 a 5 kilómetros -viviendas en zonas urbanas que acceden a los servicios de la misma manera que las de zonas rurales- (ver Cuadro 12).

Nuevamente, los hogares en viviendas en paisajes netamente rurales se comportan con una distribución menos concentrada, tal como sucede cuando se analizan las distancias a las escuelas primarias más próximas de acuerdo a los criterios de zona de residencia (rural y urbana) (ver Cuadro 13).



Cuadro 12. VIRCh - Cercanía a la escuela en el paisaje rururbano (%). Distancias seleccionadas, 2008

Rurubano	
Hasta 1 km	72
1 a 3 km	13
4 a 5 Km	1
Total	86^(*)

^(*) Los casos restantes se distribuyen en otras categorías
 Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 13. VIRCh - Cercanía a la escuela en el paisaje netamente rural (%). Distancias seleccionadas, 2008

N. Rural	
Hasta 1 km	22
1 a 3 km	45
4 a 5 Km	15
Total	82^(*)

^(*) Los casos restantes se distribuyen en otras categorías
 Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 14. VIRCh – Cercanía a la escuela por zona de residencia y por paisaje (%). Distancias seleccionadas, 2008

	Zona de residencia			Paisaje				Total
	Total	Urbana	Rural	Total	N. Urbano	Rururbano	N. Rural	
Menos de 1 km	66	93	7	100	35	58	7	100
2 a 3 km	15	60	40	100	0	40	60	100

Fuente: procesamiento de datos propio con base en la Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Con el objeto de facilitar la composición de las situaciones respecto de las residencias y las distancias a las escuelas, a continuación se presenta una síntesis de los datos analizados, por zona de residencia y por paisaje (ver Cuadro 14).

Un aspecto que hace a la construcción del territorio y a la identidad es la circulación cotidiana por las sedes. En ese contexto, pueden apreciarse situaciones de arrinconamiento espacial.

Sobre lo que habría que avanzar, es acerca de si estas situaciones suceden por cuestiones vinculadas a la pobreza o bien porque los actores involucrados pueden optar y la distancia desaparece como problema a resolver en los márgenes de la capacidad para sobrevivir que tienen las familias del Valle. Dada la presencia de grupos étnicos en el Valle, habría que avanzar también sobre otra pregunta en esta misma perspectiva, ¿hay arrinconamiento segmentado de acuerdo al origen de los actores? Esta pregunta adquiere relevancia frente a la gran presencia desde los años 80 de familias de origen boliviano residentes en el Valle y que envían a sus hijos a determinadas escuelas en la zona de chacras de Gaiman-.

3.5. Las instituciones de atención de la salud

La cobertura y el alcance de los servicios de salud son heterogéneos y de acuerdo a la ubicación geográfica en la que se resida es la distancia que deberá recorrerse en caso de traslados por motivos de complejidades medias y altas.

En las zonas urbanas el acceso al hospital y a las salas de atención de la salud está polarizado. Aquí aparecen casos en los que, si bien están situados bastante cerca de las escuelas, no lo están tanto de las dependencias públicas de salud. Pero por el contrario, se



detecta que entre los encuestados que se encuentran a 15 km o más de un centro de salud, el 67% reside en zona urbana. Si bien, en valores absolutos este número no tiene el peso que ese porcentaje supone, es interesante observar que se registran casos considerados urbanos por la demografía que carecen de un acceso cómodo o cercano a establecimientos de atención de la salud en una proporción mayor que los rurales. El 33% de los hogares restantes, y que se encuentran a 15 km o más de un puesto de salud, son hogares de las zonas rurales. Estos hogares rurales, son el 7% del total de los hogares de la zona rural. Un dato que muestra la existencia de movilidad espacial cotidiana en otras direcciones.

Casi el 78% se encuentra hasta un kilómetro de distancia, y con esta categoría se sostiene la imagen de la densidad de la malla urbana, pero a diferencia de la relación con las escuelas, el resto se distribuye en varias categorías:

- 6% de 1 a 2 km
- 10 % de 2 a 3 km
- Finalmente, casi un 4% de los hogares residentes en zonas urbanas se encuentran a 15 km o más de un servicio de salud pública.

Muy diferente es este panorama en los hogares en zonas rurales: la distribución es sostenida casi en todas las categorías de distancias (entre las cuales ninguna cuenta con más del 10% de los casos) con excepción de una en la que se concentran el 27% de los casos: distancia de 9 a 10 kilómetros (Ver Cuadro 15).

El análisis por paisaje permite identificar que (Ver Cuadro 16):

- el 40% de los hogares están a menos de 1 km del hospital o salita de salud –la encuesta lo preguntó así- y refieren a paisaje rururbano,
- el 20% están a la misma distancia pero en un contexto netamente urbano y
- el 20% está inmerso en el paisaje netamente rural.

De manera similar a los datos analizados para las distancias con las escuelas, en la categoría paisaje netamente urbano:

- el 77% de los casos está en la categoría de mayor cercanía,
- registrando igualdad de casos -7,5%- para las categorías de 1 a 2 km y de 2 a 3 km,
- y un 2% de hogares a 15 o más kilómetros.

La categoría “paisaje netamente rural” conserva la estructura y forma de la distribución de la categoría “rural” de la variable “zona de residencia”, pues no se registraron casos de zona rural con paisajes de referencia rururbanos.

La categoría “paisaje rururbano” tiene un comportamiento similar al “netamente urbano” sólo en la primera categoría (hasta un kilómetro, 78%), y 11% de 2 a 3 km como categorías de mayor concentración de casos. Al observar la distribución al interior de la categoría “hasta 1 kilómetro” los casos se concentran en los hogares con paisajes rururbanos (66%).

Estas situaciones permiten plantear cuestionamientos como los expuestos respecto de las distancias a las escuelas. Se revela importante conocer si existe una segmentación del



tiempo, el espacio y la movilidad por origen étnico y por situación socio-económica. Una escena de estas características podría colocar a los actores sociales frente a opciones de vida cotidiana más vinculadas a “lo inevitable” que a “lo elegible”¹².

Cuadro 15. VIRCh – Cercanía a establecimiento de atención de la salud en cada zona de residencia (%). Distancias seleccionadas, 2008

Distancias	Zona de residencia		
	Total general	Urbana	Rural
Hasta 1 km	62,4	78	2,4
1 a 2 km	5	6	2,4
2 a 3 km	10	10	10
9 a 10 km	5,4	-	27
11 a 12 km	2	1	7,3
15 km o más	4,5	4	7,3
Total	89,3 ^(**)	99 ^(*)	56,4 ^(**)

^(*) El porcentaje restante no respondió la pregunta.
^(**) Los casos restantes se distribuyen en otras categorías
 Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

Cuadro 16. VIRCh – Cercanía a establecimiento de atención de la salud por paisaje (%). Distancias seleccionadas, 2008

Distancias	Zona de residencia			Total	Total general
	N. Urbano	Rururbano	N. Rural		
Hasta 1 km	33	66	1	100	62,4
1 a 2 km	40	40	10	90 ^(*)	5
2 a 3 km	20	60	20	100	10
9 a 10 km	0	0	100	100	5,4
11 a 12 km	0	25	75	100	2
15 km o más	11	56	33	100	4,5
					89,3 ^(**)

^(*) El porcentaje restante no respondió la pregunta.
^(**) Los casos restantes se distribuyen en otras categorías
 Fuente: Encuesta a Hogares, VIRCh, 2008.

4. LA MOVILIDAD ESPACIAL ENTRE LOCALIDADES

Desde esta perspectiva el objetivo consistió en identificar el centro de la movilidad espacial. Para ello se apeló al registro de las localidades más visitadas tanto dentro y fuera del Valle como otras localidades de la provincia o fuera de ella.

El primer registro indica que el 81% se movilizó a localidades del Valle. Entre ellos:

- 67% se trasladó a otra localidad dentro de la provincia,
- 15% a dos localidades,
- 5% a tres localidades,
- el 1% a cuatro localidades en el mes de referencia.

Quienes se desplazaron desde su localidad de residencia, lo hicieron fundamentalmente para adquirir productos de consumo básico, para realizar tramitaciones, con fines recreativos (paseos, vacaciones), de sociabilidad primaria (visita a familiares y amigos), para cumplir obligaciones propias de la vida cotidiana (concurrir al trabajo, a establecimientos

¹² Estas movilidades espaciales diferenciales están siendo actualmente investigadas en el marco de la Tesis de Doctorado en curso.



educativos). Todos estos “lugares” se convierten en “sedes” que estructuran trayectorias y desplazamientos¹³.

La ciudad más visitada es la más grande en superficie, en cantidad de habitantes y la que más oferta de servicios públicos, recreación y comercios brinda: Trelew, con el 62% de las visitas. A su vez, es también Trelew el núcleo que tiene registradas frecuencias en todos los rangos de cantidad de visitas, altamente concentradas entre los parámetros de hasta 5 veces (40%) y de 6 hasta 10 veces (12,5%) en el mes de referencia.

Estos traslados se realizan un 59% en automóvil propio, 37% en transporte público de pasajeros, el resto se distribuye en otros modos como camiones y camionetas, pero con muy baja incidencia en el conjunto.

Como ya se señaló, en la región es muy común tener auto, y este aspecto se destaca especialmente porque la Encuesta se realizó a hogares con necesidades básicas insatisfechas o con altos índices de privación material de los hogares. Acentuando con este dato la caracterización de una movilidad espacial cotidiana intensa que traza diversas trayectorias uniendo “sedes” y “estaciones”, en una cronología que implica un retorno al punto de partida. El automóvil facilita la circulación espacial cotidiana, lo que implica una posibilidad mayor de satisfacer una serie de demandas básicas para la reproducción de los hogares –incluso insumiendo menos cantidad de tiempo¹⁴–.

Las duraciones de estos traslados estimadas por los encuestados se concentran en:

- casi media hora (32%),
- de 15 a 20 minutos (29%),
- casi una hora (15%),
- de 40 a 50 minutos (10%),
- el resto se distribuye en otras duraciones.

Ahora bien, estos tiempos invertidos en traslados conllevan actividades que los encuestados señalan les insume otra cantidad de tiempo. Entre las magnitudes señaladas se encuentra el 88% de los casos y destacan las frecuencias de:

- menos de una hora (19%),
- hasta 4 horas (55%) y
- de 4 a 8 horas (14,5%).

Finalmente, se preguntó por traslados fuera de la provincia en el mes de referencia y con qué fines fueron realizados. El 53% de los que se movilizaron lo hizo por vacaciones o paseos, un 18% para visitar familiares y amigos y un 10% por trabajo.

La idea de movimiento a nivel local en relación con cierta cercanía relativa al trabajo también es importante porque posibilita la cotidianeidad del recorrido, es decir, permite regresar al

¹³ Teniendo en cuenta que el relevamiento se realizó los primeros días del mes de marzo, las vacaciones estivales pudieron haber tenido lugar.

¹⁴ Para medir la accesibilidad, algunos trabajos utilizan como criterio *la distancia medida en tiempos*, en lugar de distancias lineales, del costo o de las dificultades de acceso, las isócronas.



hogar al finalizar la jornada, hecho que en algunas ocupaciones no se verifica –tal el caso de los esquiladores de lana ovina y de obreros viales que por las características de sus empleos deben ausentarse de sus hogares durante varios meses-.

5. EPÍLOGO: CIRCULACIONES Y TERRITORIOS

Portando una mirada centrada en el paisaje, se ha recorrido muchas veces, y en diferentes épocas del año, el Valle Inferior del Río Chubut. Y se lo hizo utilizando todos sus accesos. Así, al hacerlo por la Ruta 7, es decir, atravesando la zona de chacras, pudo observarse la coexistencia de emprendimientos agropecuarios con ladrilleras, con casas emplazadas en el terreno improductivo y con otras actividades económicas, pasando por los diferentes núcleos urbanos y aglomerados.

También se recorrió el camino entre Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon y 28 de Julio por la Ruta 25, es decir, por el camino provincial que une la costa atlántica con la Cordillera de los Andes. En este trayecto el paisaje es otro. No sólo se recorren los barrios urbanos y rururbanos sino que también se atraviesa la zona en que se encuentra emplazado el Parque Industrial de Trelew, seguido de emprendimientos agrarios y no agrarios como canteras, entre otros. Así, desde la ruta se pueden observar las industrias, fundamentalmente barracas dedicadas a la peinaduría y lavandería de lanas ovinas para su comercialización. Estas son las vías, los soportes materiales -llamadas *redes técnicas*- de los accesos más utilizados por los actores sociales del VIRCh para construir sus trayectorias cotidianas rururbanas.

Asimismo, se identificaron diferentes regionalizaciones –en el sentido señalado que Giddens otorga al concepto- y ordenamientos del uso social y económico del espacio, observando que las trayectorias transitadas en el Valle en los momentos de las cosechas durante el verano difieren de las que se configuran allí en el resto del año. Mismo espacio, mismas redes técnicas, distintas paradas, diferentes recorridos sociales. Aun en el mismo período, los agentes van superponiendo distintas trayectorias que vinculan muchas de las sedes ubicadas en el Valle. Así, por ejemplo, se han descrito los circuitos que construyen los alumnos y los docentes de las escuelas Agrotécnica de Gaiman y Agroindustrial de Dolavon durante los días laborables; distintos a los que recorren los fines de semana para comprar productos, hacer deportes o recrearse.

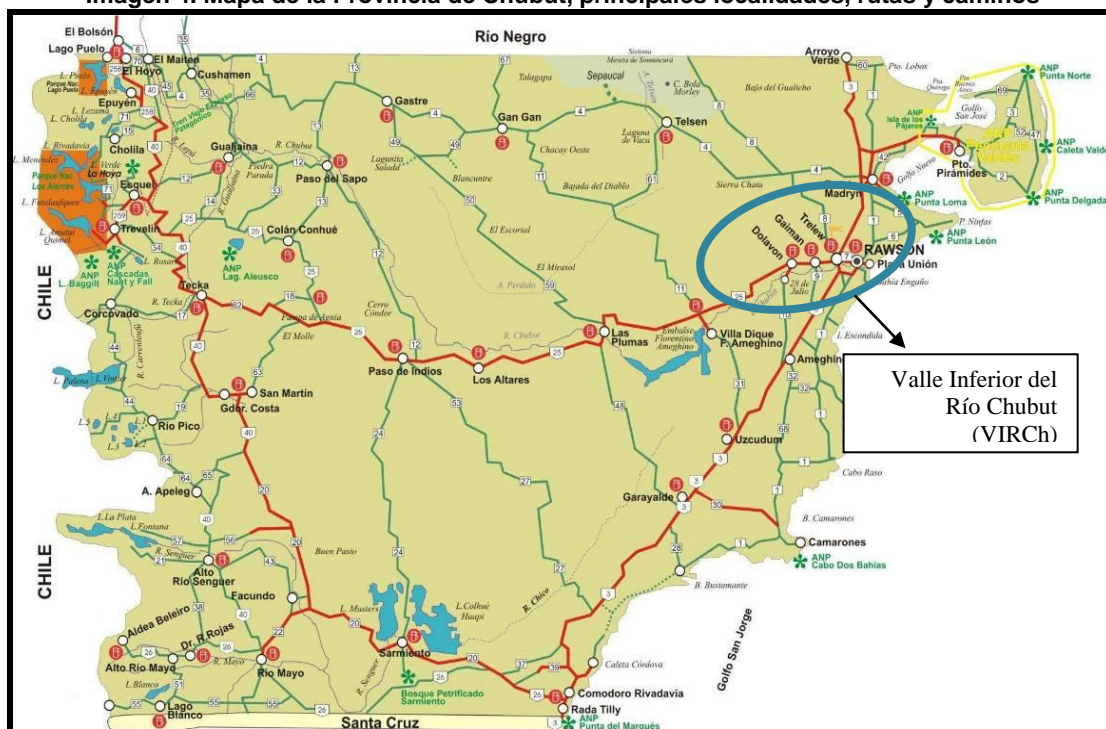
Todas estas circulaciones son la matriz de impresión de “marcas” sociales en un espacio que pone en movimiento rasgos del mundo urbano y del mundo rural, los imbrica y, en consecuencia, los resignifica. Es decir, las características típicas asignadas a uno y otro espacio se difuminan por la interacción cotidiana, la imbricación de actividades, costumbres y, especialmente, por la construcción de estilos de vida cotidiana que combinan elementos típicamente urbanos y rurales. Este hecho se expresa con particular énfasis por efecto de la hibridación de los mercados de trabajo y de ciclos ocupacionales anuales que combinan actividades agrarias con industriales o de servicios, tanto entre los distintos miembros de un hogar como en un mismo sujeto –quien de acuerdo al momento del año, podrá emplearse en actividades de cosecha y en períodos de interzafra en empleos de otras ramas de actividad económica-.

En definitiva, se ha evidenciado que “rural” y “urbano” como categorías de clasificación del espacio resultan insuficientes, que son inadecuadas para comprender las novedosas construcciones socio-espaciales que realizan los agentes. Las dimensiones cotidianas de los actores enfrentan estas categorías y las muestran como restrictivas, como esquemas conceptuales que ocultan y bloquean la comprensión de diversos procesos sociales.



La red de movimiento es densa aun cuando se considere que la zona no tiene una alta densidad poblacional. Las características de esos desplazamientos espacio-temporales permiten romper con una visión dicotómica del territorio, aportada por los reduccionistas criterios demográficos tradicionales, especialmente los definidos por los sistemas estadísticos oficiales. Conocer la cantidad de habitantes de una localidad es de altísima utilidad para muchos objetivos, pero no suficiente como criterio único de clasificación territorial. El criterio del paisaje aplicado en este trabajo no es superior del existente, pero permite hacer el ejercicio de observar los espacios con otras perspectivas, abriendo grietas que invitan a develar aspectos de la vida cotidiana que se mantienen invisibilizados.

Imagen 4. Mapa de la Provincia de Chubut, principales localidades, rutas y caminos



Fuente: <http://www.riosenquer.gov.ar/imagenes/Chubut-Rutas-Estaciones-de-Servicio2.jpg>, 2010

Por ello, de esta investigación emerge la construcción conceptual de una movilidad espacial cotidiana interpretada como una serie diaria de “trayectorias rururbanas”. Estos trazos en los espacios también encuentran bases en la idea de “circulación” espacial, en un intento por superar la visión dada por la idea de “intercambios” entre las zonas urbanas y las rurales¹⁵. Las prácticas cotidianas de los actores sociales sobrepasan y desbordan los límites conceptuales de lo rural y lo urbano, del campo y de la ciudad, de lo agrario y lo industrial. Las trayectorias cotidianas construyen histórica y socialmente espacios sociales, emergentes de la propia acción social y superadores de las categorías conceptuales construidas por las estructuras de pensamiento y clasificaciones administrativas, académicas y políticas. A la vez, estas construcciones “oficiales” contribuyen a la edificación de los imaginarios sociales colectivos sobre la sociedad misma, en esos términos. Por ende, las ideas cristalizan y desenfocan nuevamente a las prácticas cotidianas, lo que supone que seguimos mirando a los grupos sociales con esos instrumentos, poco útiles a la hora del diseño de políticas públicas poblacionales, económicas y sociales. Como se pudo demostrar, se construye un perfil poblacional que “en terreno” no coincide con lo que pretende representar.

¹⁵ La visión de los “intercambios” supone una relación bilateral, la de los “flujos” implica una concepción de recorrido de un punto hacia otro, el cual en sí mismo no involucra una “devolución” (con lo que no necesariamente se convierte en un “intercambio”) y la perspectiva de las “circulaciones” portan una expectativa de retorno al punto de partida en un tiempo determinado.



Lo novedoso en la Patagonia es la circulación creciente entre campo-ciudad, ciudades grandes-ciudades chicas, con otros sentidos. En décadas anteriores, y hasta fines de la década del 80, se circulaba ocasionalmente para realizar comunicaciones telefónicas, efectuar grandes compras o visitar médicos. Hoy esas actividades se conservan –salvo la del teléfono, por la extensión de las telefonías pública, fija, celular e IP- pero ya no son eventuales sino cotidianas. Hasta ese entonces se residía donde se trabajaba en la mayoría de los casos. Y en ese punto adquieren sentido las existencias de múltiples parajes e incluso pueblos que con el tiempo han ido desapareciendo, especialmente en la meseta central y en la pre-cordillera. La búsqueda de mejores oportunidades provocó desplazamientos migratorios definitivos hacia otros puntos convertidos, ahora, en centros. Algunos sitios se vacían y dejan de ser espacios sociales, volviendo a ser espacios inactivos.

Desde otra perspectiva, en el Valle Inferior del Río Chubut se evidenció una presencia muy fuerte del Estado –en todos sus niveles- y, especialmente, en la prestación de servicios educativos, sanitarios, de vivienda y hábitat. Esta presencia también imprime sus “marcas” sociales y condiciona de alguna manera la construcción de las prácticas cotidianas de los otros actores sociales. Fundamentalmente, instala gran parte de las sedes cotidianas, fija y sitúa instituciones que articulan las trayectorias cotidianas, a la vez que con acciones selectivas promueve actividades específicas. El caso en estudio ha revelado, por ejemplo, que el proceso de crecimiento habitacional está dado por la intervención con políticas públicas en planes de vivienda, construcciones que se diseminan en las diferentes localidades del Valle, en sus periferias, en sus “paisajes rurales” como resultado de un doble movimiento: la presión urbana en términos de ciudad cerrada y la necesidad de los municipios de menor tamaño de dar respuesta a la demanda y de asentar población estable en sus ejidos. La proliferación de estos complejos habitacionales da testimonio de que estamos frente a muchos barrios que, algunos un poco aislados y otros ya no tanto, comienzan a romper la homogeneidad del paisaje rural.

Todo ello, fortalecido por la acción de gobierno que asfalta rutas y caminos rurales que permiten aumentar el flujo y la calidad del movimiento entre las zonas urbanas y rurales, posibilitando el tránsito de carga y de pasajeros desde las áreas rurales a las principales rutas provinciales y nacionales. A la vez, facilita la circulación de asalariados del agro que, en abrumadora mayoría, viven en las ciudades o núcleos urbanos más pequeños y que se emplean temporariamente en el campo.

Es destacable el aporte heurístico de la construcción y la aplicación de una operacionalización de la dimensión del “paisaje”. Esta herramienta tuvo un efecto disruptivo en todas las lecturas en las que se la utilizó. La estructura tricotómica facilitó el desabroquelamiento de la categoría “zona de residencia urbana”, fundamentalmente. Así emergió con claridad “lo rururbano” anteriormente oscurecido y confundido con un concepto de “urbano” que no permitía captar heterogeneidades.

Pero también tuvo capacidad de evidenciar en la información analizada muchas diferencias que afectaban a las áreas rurales tradicionales. En este sentido, se analizó la presencia y acceso a distintos servicios públicos (educación, salud, etc.). A través de este matiz se constató que no todos los que residen en zonas definidas como urbanas gozan del acceso a dichos servicios como la categoría, precisamente, sugiere, evidenciando que pueden estar tan o más lejos de un servicio de salud como aquellos que viven en el medio del campo. Según pudo asirse, lo que la categoría censal separa taxativamente, la categoría del “paisaje”, que hemos construido y aplicado, acerca. Las trayectorias cotidianas de muchos actores sociales construyen otros modos de territorio, ni solamente rurales ni unívocamente urbanos.



Las imbricaciones registradas son múltiples y pluri-dimensionales: la co-presencia de escuela rural y alumnos urbanos, de población de origen urbano y de origen rural en la misma escuela, constituida como sede en las trayectorias cotidianas de miles de personas del Valle. Las sendas cotidianas, que se han caracterizado suponen un retorno, portan una idea de circularidad, de fluidez, de repetición, de recursividad¹⁶: es la construcción de territorialidades basadas en la rutina propia de las acciones sociales de la vida cotidiana.

Nuevamente, la visión propuesta que permitió que la variable del “paisaje” fuera organizadora de las situaciones, colaboró con la ruptura del bloque “urbano/ rural” de una manera significativa: el paisaje permitió aliviar las concentraciones e hizo visible los matices. Ejemplo de ello son todas las situaciones que la categoría de “paisaje rururbano” permitió distinguir de las caracterizaciones aglutinadas bajo la idea homogénea de “zona urbana de residencia”. En todos los casos, el mundo del trabajo fue jerarquizado por los actores mostrando que siempre fue un eje importante para decidir dónde instalarse residencialmente y cómo circular por el espacio geográfico.

El Valle Inferior del Río Chubut emergió como una unidad socio-económica. Las localidades que lo integran desarrollan una dinámica socio económica propia, que transforma en satélites de la gran ciudad (Trelew y Rawson) a las demás localidades y zonas de chacras. Asimismo, el vínculo económico con otras localidades cercanas pero no integrantes del Valle Inferior complejizan el flujo socio-económico de la región. Los habitantes de Dolavon, Gaiman y Rawson tienen con Trelew una relación de dependencia en términos comerciales, de consumo y de atención de la salud, es una “sede” en el sentido que Giddens recupera del término. Todo ello, a pesar, incluso del desarrollo de servicios en todas las localidades. No obstante, como resultado de la encuesta también pudo observarse que los agentes de otras localidades se desplazan a Trelew para realizar las compras, los trámites, las visitas al médico, actividades recreativas, deportivas y de esparcimiento.

Las obras viales y su incidencia en las formas de desplazarse, las mejoras en los servicios de transportes públicos y las políticas de promoción de las viviendas estimulan esta movilidad espacial, dando paso a la identificación de nuevas construcciones sociales, como las transformaciones en los mercados de trabajo. Los datos relevados de doble empleo en el ciclo ocupacional anual han registrado casos de combinación de empleos agrícolas con empleos en otras ramas de actividad, tradicionalmente asociadas al mundo urbano. Por otra parte, pero en el mismo sentido, el comportamiento y la dinámica que la producción de cerezas imprime al Valle, marcan un momento en el que los actores sociales que no residen en paisajes netamente rurales se movilizan hacia las chacras, para anotarse en los cuadernos de las tranqueras como solicitantes de un puesto temporario en la cosecha o en el empaque, construyendo unas sendas en la búsqueda y otras en el período de empleo efectivo. Pocos días, mucho movimiento. El pago por el desempeño en esos puestos laborales, regresa a los núcleos de la urbanidad, con diferentes fines, destacándose los gastos propios de las fiestas de fin de año y el receso estival. Asimismo, quienes construyen esas trayectorias son generalmente actores sociales que durante el resto del año transitan otras sendas laborales por el Valle, probablemente fuera de la zona de chacras, salvo en momentos de recreación, deporte y esparcimiento. El movimiento entre áreas es permanente, denso y está tendiendo a profundizarse.

Otro fenómeno significativo que se evidenció a partir de la investigación es la construcción de una territorialidad diferente generada por los productores de cereza quienes, para la realización de dicha producción, no se relacionan tanto con las poblaciones locales (más que para la oferta de puestos de trabajo estacionales) como sí lo hacen con otros países, especialmente europeos, que operan como consumidores finales. Es lo que Milton Santos

¹⁶ Esta noción es central en la Teoría de la Estructuración de Anthony Giddens pues denota la fijeza y la solidez de la constitución de la vida social.



identificó como *circuitos espaciales de producción*, circuitos favorecidos por diferentes situaciones. Entre ellas se destacan el hecho de que “una misma área puede actualmente ser punto de confluencia de diversos circuitos productivos. En una misma región se dan varias fases de diferentes circuitos de producción” (Santos, 1995: 49) y que se verifica con los datos la incidencia del desarrollo de las comunicaciones en la espacialización de la producción, repercutiendo en transformaciones del vínculo campo-ciudad,

(...) la disminución relativa de los precios, calidad, diversidad y cantidad de los transportes, crea una tendencia al aumento del movimiento. El número de productos, mercancías y personas que circulan crece enormemente y, como consecuencia, la importancia de los intercambios es cada vez mayor, pues no sólo crecen en volumen sino que se diversifican. Surgen, en la actualidad, así, nuevos y complicados problemas para analizar cualquier situación (Santos, 1995: 50).

La zona rural del Valle atravesó etapas de “envejecimiento social”, manifestados por cierto desuso y desvalorización de sus suelos –tanto como espacio residencial cuanto como espacio para la producción agraria y no agraria-. Ello impactó en la relación ciudad-campo, ya que la intensidad de las interacciones se vio debilitada. En la última década este proceso se modificó y se desarrollaron nuevas prácticas económicas como la horticultura, el cultivo de cerezas para exportación, el turismo rural y la residencia familiar y actividades no agrarias como los pórfidos (producción de ladrillos). En este sentido también se especificó que la noción de “periodización” como concepto instrumental –introducida por Santos-, que implica dos criterios previos, permite la identificación de una relación dialéctica entre un “régimen” y los caminos hacia su ruptura (con la consecuente construcción de un nuevo “régimen”), es de suma operatividad para comprender la transformación del Valle Inferior, tanto en su fisonomía como en las relaciones sociales que lo construyen.

En este marco, se posibilita la generación de perspectivas que permitan pensar la idea de “multi-espacialidad” (superposición espacial social sobre un mismo espacio físico) en clave de acciones sociales creadoras y condicionadas por la acción de otros actores sociales como el mercado de trabajo y la circulación de bienes y servicios.

Hemos visto también que los espacios rurales (aquellos que identificamos como paisajes netamente rurales) sostienen, aun, cierta homogeneidad y conservan, todavía, algunas de las características definidas por los pensadores clásicos de la sociología. Pero, los casos trabajados muestran que puede abrirse el juego a una heterogeneidad mayor si se tiene en cuenta el progresivo desarrollo de los sistemas de comunicación y transporte, lo cual tiene como primer efecto esperable acortar las distancias: culturales, temporales, geográficas. Por lo tanto, podemos concluir que rural y urbano como sistema categorial no es dicotómico en términos sociológicos, así como tampoco supone un gradiente, sino que la subjetividad y la construcción de las trayectorias cotidianas estarían definiendo otros espacios más complejos. Aquí cabe comenzar a delinear nuevas preguntas en torno a cómo definiríamos criterios que fueran operativos en pos de una identificación territorial sin por ello vernos compelidos a simplificar en extremo cotidianidades y territorialidades sumamente complejas.

Podemos pensar entonces en un abanico de posibilidades respecto del uso de las categorías sobre lo rural y lo urbano. Si se persiste en su utilización tal y como las conocemos –hecho que por el momento goza de un amplio consenso- y si se lo hace sin advertir sobre la enorme distorsión interpretativa que provoca, nos seguiremos enfrentado con análisis, estudios sociales y políticas públicas sobre poblaciones que no tienen los atributos que sus definiciones suponen de manera implícita. El mecanismo es realmente distorsivo, con lo cual los recursos utilizados serían poco productivos en materia de resultados sociales positivos de mediano y largo plazo.

Por otra parte, los resultados de este estudio nos sugieren que estamos al límite de la capacidad de resiliencia del par rural-urbano, lo que nos colocaría en un futuro no muy



lejano en una situación de ruptura epistemológica, metodológica, ideológica, geográfica y sociológica de reconocimiento de las diferencias entre: campo, rural, agro y ciudad, industrias y servicios. La movilidad espacial cotidiana, la construcción de multi-territorialidades y la compleja dinámica de interacción que ello supone nos habilitan a pensar que tenemos, finalmente, que avanzar en la transformación de la perspectiva para abordar estos espacios sociales habitados y circulados. La ubicuidad de la acción social y de la vida cotidiana se impone por sobre criterios de aglomeración en puntos geográficos estáticos.

BIBLIOGRAFÍA

APARICIO, S., CROVETTO, M. 2010. Un objeto de estudio complejo: los mercados de trabajo "rururbanos". *ALAST 2010, Congreso Latinoamericano de Sociología del Trabajo*, México.

BENENCIA, R. 2005. Migración limítrofe y mercado de trabajo rural en la Argentina. Estrategias de familias bolivianas en la conformación de comunidades transnacionales. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, año 10, N. 17. pp 5-30.

BERENQUER, P. 2003. *Los cambios tecnológicos y su influencia en el Mundo Rural: El caso de la Esquila de lanares en la Provincia de Chubut, Argentina*. Tesis de Maestría no publicada, Magister Scientiae de la Universidad de Buenos Aires, Escuela para Graduados Alberto Soriano, UBA.

BERICAT, E. 1998. *La integración de los métodos cuantitativo y cualitativo en la investigación social. Significado y medida*. Barcelona, Editorial Ariel.

CROVETTO, M. 2007. Nueva territorialidad: un proceso social y económico de solapamiento entre lo rural y lo urbano. *4° Jornadas de Jóvenes Investigadores*, IIGG-FSOC-UBA, Buenos Aires. En CD. ISBN 978-950-29-1006-2.

CROVETTO, M. 2007. Lo rural y lo urbano: la discusión sobre las categorías territoriales. *XV Jornadas de Jóvenes Investigadores de la AUGM. Investigación, Integración y Desarrollo*. Universidad Nacional de Asunción, Paraguay. En CD (seleccionado por concurso).

CROVETTO, M. 2009. Vinculaciones entre la movilidad espacial y los mercados de trabajo agrarios y urbanos. El caso del Valle Inferior del Río Chubut. *ASET 2009 – 9° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires. En CD.

CROVETTO, M. 2009. Dinámicas cotidianas rur-urbanas y sus actores sociales en el Valle Inferior del Río Chubut (Patagonia argentina). *5° Jornadas de Jóvenes Investigadores IIGG*, Buenos Aires. En CD.

CROVETTO, M. 2010. Re-pensando los vínculos entre lo rural y lo urbano. Intercambio de bienes y servicios en el Valle Inferior del Río Chubut, (Chubut, Patagonia argentina). En: Aparicio, S, Neiman, G y Piñeiro, D. 2010. *Trabajo y trabajadores en el agro rioplatense. Nuevos temas y perspectivas*. Montevideo, Editorial Letraen. 272p. ISBN: 978-9974-8267-0-0. EN PRENSA.

CROVETTO, M. 2010. Tesis de Maestría no publicada: *¿Intercambios o circulaciones? Las "marcas" en los espacios del Valle Inferior del Río Chubut*. Maestría en Investigación en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Argentina. Directora: Susana Aparicio. Financiamiento: Beca Doctoral UBACyT y Proyecto UBACyT S0125.

DE FERRANTI, D. et al. 2005. *Beyond the city. The rural contribution to development*. Advance Edition. Washington D.C., World Bank Latin American and Caribbean Studies - The International Bank for Reconstruction and Development - The World Bank.

DUMROUF, C. 1996. *Historia del Chubut*. Colección: Historia de Nuestras Provincias. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra.

DURKHEIM, E. 1893:1994. *La división del trabajo social*. España, Planeta-Agostini.

GIDDENS, A. 1985. *La Constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires, Amorrortu Editores.

GIDDENS, A., TURNER, J. 1991. Introducción. En: *La teoría social hoy*. México DF, Editorial Alianza.



GIDDENS, A. 1976:2001. *Las nuevas reglas del método sociológico. Crítica positiva de las sociologías comprensivas*. 2° Edición, 1° reimpresión. Buenos Aires, Amorrortu Editores.

HAESBERT, R. 2004a. *O mito da desterritorialização. Do "fim dos territórios" a multiterritorialidade*. Río de Janeiro, Bertrand Brasil.

HAESBERT, R. 2004b. Dos múltiplos territorios á multiterritorialidade. Ponencia presentada en Porto Alegre, [sin editar]

HARVEY, D. S/F. La geografía del manifiesto, Extracto traducido de Harvey, D. (2000a). Chapter 2: The geography of Manifesto. Spaces of hope, California: University of California Press, Berkeley and Los Angeles, Fundación de Investigaciones Sociales y Políticas, en <http://www.fisyp.org.ar/Harvey.LaGeogrManifiesto.5.5.pdf>.

KAUTSKY, K. 1974. Introducción, Capítulo II: El campesino y la industria, y Capítulo III: La agricultura de la época feudal. En: *La Cuestión Agraria. Análisis de las tendencias de la agricultura moderna y de la política agraria de la socialdemocracia*. México, Siglo XXI Editores.

LAVEGLIA, F. 2004. *Apuntes de la economía del Chubut. Una visión al comienzo del siglo*. Buenos Aires, Editorial Dunken.

LENIN, V. 1957. Sobre las leyes del desarrollo del capitalismo. En: *Obras Completas*, Tomo XXIII. Buenos Aires, Siglo XXI.

MARX, K. 1974. Capítulo XXIV: La llamada acumulación originaria. En: *El Capital. Crítica de la Economía Política*. México, Siglo XXI.

MATTHEWS, A. 1954:1992. *Crónica de la colonia galesa de la Patagonia*. Rawson, Ed. El Regional.

OWEN, O. M. et al. 2007. Migración y dinámicas rurales en el Valle Inferior del Río Chubut. *IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. AEPA, Asociación de Estudios de Población de la Argentina. Huerta Grande.

REBORATTI, C., CASTRO, H. 2007. *Revisión del concepto de ruralidad en la Argentina y alternativas posibles para su redefinición* (Versión preliminar). Buenos Aires, PROINDER-SAGPyA. Disponible en: www.sagpya.gov.ar

SANTOS, M. 1995. *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona, Oikos-Tau.

WEBER, M. 1922:1996. *Economía y Sociedad*. México, FCE.

WILLIAMS, R. 1973. *El campo y la ciudad*. Edición en castellano (2001). Buenos Aires, Editorial Paidós.

Fuentes

Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2001, INDEC, Argentina.

Dirección General de Estadísticas y Censo de la Provincia de Chubut.

Encuesta a Hogares del VIRCh, 2008.

http://www.embajada-argentina.org.py/V2/uploads/mapa_argentina_politico.jpg

<http://www.inta.gov.ar/chubut/info/galeria/gf/Virch.htm>

<http://www.riosenguer.gov.ar/imagenes/Chubut-Rutas-Estaciones-de-Servicio2.jpg>,2010.



María Marcela Crovetto (mcrovetto@sociales.uba.ar)

Socióloga (UBA). Magister en Investigación en Ciencias Sociales (UBA). Candidata a Doctora en Ciencias Sociales (UBA). Investigadora-tesista en el Equipo de Estudios sobre Mercado de Trabajo Agropecuario, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA.