

# **Movilidad, transporte y políticas públicas: una aproximación al estudio de la movilidad femenina en el Área Metropolitana de Buenos Aires.**

Solange Redondo.

Cita:

Solange Redondo (2017). *Movilidad, transporte y políticas públicas: una aproximación al estudio de la movilidad femenina en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/272>

XII JORNADAS DE SOCIOLOGÍA  
Universidad de Buenos Aires  
*Recorridos de una (in) disciplina.*  
*La sociología a sesenta años de la creación de la carrera.*  
22 al 25 de agosto de 2017.

Movilidad, transporte y políticas públicas: una aproximación al estudio de la movilidad femenina en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Eje 3: Estado y Políticas Públicas  
Mesa 52: Transporte Urbano y Movilidad  
Solange Paula Redondo  
FCE- UBA  
redondosolange@gmail.com

Resumen

Este análisis estudiará la movilidad femenina en contextos de pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires, considerando el acceso al transporte y a servicios básicos.

Las posibilidades de movilidad urbana están relacionadas con el acceso al transporte como recurso fundamental para efectivizar el uso de servicios básicos que faciliten la reducción de desigualdades. Las mujeres suelen realizar una movilidad caracterizada por el encadenamiento y la combinación de varios modos de transporte y largas caminatas que incrementan los costos económicos y temporales, mientras la desigual distribución geográfica de servicios básicos y las deficiencias en la infraestructura de transporte obstaculizan el acceso y complejizan los desplazamientos. Al vincular la variable temporal con los patrones de movilidad e itinerarios de las mujeres, se evidencia que el desarrollo de infraestructura de transporte resulta indispensable para garantizar el acceso, por lo cual el diseño e implementación de políticas de transporte debe considerar la morfología urbana y la oferta existente.

Las variables descriptas serán estudiadas en el partido de La Matanza, a fin de analizar cómo impacta el déficit de transporte en la satisfacción de necesidades y en la inserción de las mujeres en la vida urbana.

Palabras Clave: Movilidad Femenina- Transporte- Acceso- AMBA

## Introducción

Analizar la movilidad urbana implica considerar los desplazamientos que las personas realizan para llevar a cabo sus actividades diarias. Este tipo de movilidad denominada cotidiana está vinculada a la disponibilidad de infraestructura de transporte que permita el acceso a bienes y servicios básicos. En las grandes áreas metropolitanas los mismos suelen distribuirse desigualmente, por lo cual para acceder a ellos es necesario recorrer cierta distancia, que en algunos casos pueden superar varios kilómetros. El proceso de urbanización que permitió la expansión del AMBA, generó una expulsión poblacional hacia la periferia, sin el acompañamiento de servicios básicos, lo cual contribuyó a aumentar los índices de pobreza en el Conurbano Bonaerense. La ausencia de políticas públicas, en especial de transporte dejan aislada a gran cantidad de población residente en las zonas más alejadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde se ofrecen una amplia variedad de empleos y servicios básicos. Las menores posibilidades de movilizarse a la ciudad deben ser consideradas como situación de pobreza, ya que limita las posibilidades de acceder a la estructura de oportunidades ofrecidas en la vida urbana actual.

Las necesidades de movilidad varían en función del lugar de residencia como así también de la estructura demográfica de la población en estudio; no serán iguales las necesidades de movilidad de hombres y mujeres en contextos de pobreza quienes deben tener en cuenta las distancias a superar, los costos implicados y los itinerarios que conlleva movilizarse. En las áreas más periféricas de las grandes ciudades, debe tenerse en cuenta que la inmovilidad es consecuencia de la carencia de políticas de transporte que consideren las necesidades de la población. En tanto los hombres suelen llevar a cabo una movilidad cotidiana de tipo pendular (en general lugar de residencia/ lugar de empleo) las mujeres deben compatibilizar las tareas de cuidado y bienestar de sus familias con complejos itinerarios que dificultan la movilidad incluso al interior de sus propios barrios, debiendo asumir costos económicos y temporales que muchas veces superan la capacidad de inversión de las familias más empobrecidas.

Las variables descriptas serán analizadas en la localidad de González Catán, partido de La Matanza, como ejemplo representativo de las situaciones de marginalidad, exclusión y pobreza que caracterizan al Conurbano Bonaerense.

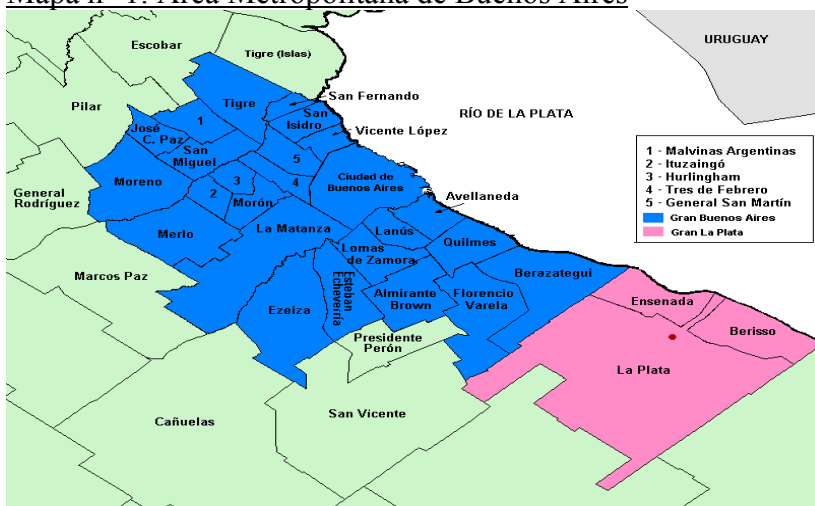
### La Localidad de González Catán, partido de La Matanza

La localidad de González Catán en partido de La Matanza, resulta relevante ya que es una de las localidades más extensas con 52 km<sup>2</sup> y una población aproximada de 250.000 habitantes.

La localidad se divide en 43 barrios, que fueron identificados y clasificados a lo largo del trabajo de campo, con un importante desarrollo de villas y asentamientos informales, donde reside un alto porcentaje de población. Las características habitacionales varían a medida que aumentan las distancias a las principales vías de acceso, representadas por la Ruta Nacional N° 3, la Ruta Provincial N° 21 y la estación del ferrocarril Belgrano Sur. En las inmediaciones de las mismas se evidencian mejores condiciones de infraestructura y acceso a servicios básicos; en tanto en los barrios más periféricos la provisión disminuye considerablemente o es directamente inexistente.

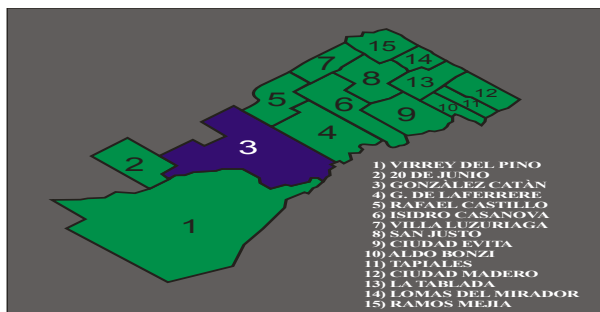
La distribución de servicios sanitarios y educativos presenta importantes desigualdades lo cual sumado a la deficiencia en el acceso al transporte hace que las condiciones de pobreza se profundicen. La estructura demográfica muestra un predominio de niños y jóvenes adultos, que disminuye a medida que avanzan los grupos de edad, respecto de la composición por sexo se evidencia un mayor porcentaje de mujeres (INDEC, 2010).

Mapa n° 1: Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: <http://amba2012.blogspot.com.ar/>

Mapa n°2: Partido de La Matanza, localización de González Catán



Fuente: Elaboración propia

## La infraestructura de transporte: deficiencias y aislamiento

La localidad de González Catán es atravesada por nueve líneas de colectivo que circulan principalmente por las rutas N°3 y N° 21, ingresando a algunos barrios, que cuentan con calles pavimentadas. Estas líneas conectan González Catán con otras localidades del partido (como por ejemplo Ramos Mejía o San Justo) u otras localidades de partidos vecinos (como Morón); mientras que otras llegan a distintos puntos de la Capital Federal (Liniers, Constitución y Plaza Miserere). Los precios de los boletos varían entre \$6,00 y \$ 7,00, según la distancia de recorrido; en tanto el valor de los servicios de colectivo desde Capital Federal a la localidad de González Catan es de \$7,00 y el tiempo de recorrido es de aproximadamente una hora y media dependiendo del horario en que se realice el viaje y las condiciones del tránsito, con frecuencias que suelen superar los 45 minutos. Resulta necesario considerar en el año 2016 se implementó un aumento de los precios de transporte público urbano en un 100%, aunque se ofrece una tarifa social que reduce a la mitad dicho valor se han incrementado los precios de los transportes interurbanos, implementando una tarifa social que reduce aproximadamente al 50 % dicho valor. (Los beneficiarios de las mismas incluyen a los beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo, la asignación por embarazo, el programa Jefes y Jefas de hogar, veteranos de Guerra de Malvinas, Jubilados y pensionados y personal de trabajo doméstico).

Pero los viajes locales, que recorren distancias más cortas son provistos por colectivos ilegal conocido como “el verde” según los entrevistados. Los mismos presentan muy malas condiciones del material rodante (Sin vidrios, sin asientos, sin rampa para personas con movilidad reducida y por supuesto sin ningún tipo de seguro por accidentes u otro inconveniente que pueda surgir durante el trayecto. A pesar de estas condiciones el valor de estos transportes es igual o superior a los colectivos “legales”; aun así los pasajeros optan por estos micros ilegales porque ofrecen mayores frecuencias e ingresan en los barrios más alejados o "peligrosos".

Respecto al transporte ferroviario la línea Belgrano Sur del ferrocarril Metropolitanos AMBA cuyo recorrido comprende desde la estación Buenos Aires (en las inmediaciones del barrio de Parque Patricios en la CABA) hasta la localidad de González Catan, presta servicios de lunes a sábado, con un total de 42 servicios diarios, con una frecuencia aproximada de 20 minutos entre cada servicio, con un tiempo de recorrido total de una hora.

La tarifa del boleto ida y vuelta desde la estación de González Catán hasta la estación Buenos Aires es de \$4,00, pudiendo acceder a la tarifa social quienes se encuentren dentro del grupo de beneficiarios.

### Algunas características de la movilidad femenina

Considerar distintos aspectos de la movilidad cotidiana implica analizar los distintos itinerarios que los hogares y particularmente las mujeres deben realizar y que determinarán el presupuesto de tiempo con el que cuentan para llevar a cabo sus actividades diarias, en este contexto resulta fundamental considerarlo a partir de los patrones diferenciales de dichos itinerarios por género y estrato socioeconómico. Para las mujeres- madres inmersas en contextos de pobreza, quienes tienen a su cargo las tareas de cuidado de sus niños/as pequeños/as se observa una disminución de oportunidades de delegar dicho cuidado; por un lado debido a las limitadas posibilidades de institucionalizarlo por medio del Estado, como consecuencia de las deficiencias en el sistema educativo inicial y la desigual distribución geográfica de los mismos y por otro lado, la imposibilidad de mercantilizar el cuidado ya que los magros recursos económicos no lo permiten. Del mismo modo es importante considerar que los bajos niveles educativos reducen las posibilidades de insertarse al mercado laboral de manera más favorable, de tal modo que facilite delegar el cuidado de sus hijos, demostrando que en contextos de pobreza las mujeres como cuidadoras de tiempo completo suele ser una práctica extendida, dificultando las posibilidades de superar la pobreza que caracteriza a sus hogares.

La movilidad en la vida urbana actual, está determinada por el acceso a la infraestructura de transporte que permita a la población satisfacer sus necesidades de movilidad a costos económicos y temporales razonables. En las grandes ciudades, como es el caso en estudio, la movilidad sin dudas es un recurso que permite el acceso a bienes y servicios que garantizan el bienestar al interior de las familias y facilitan la superación de pobreza por la que atraviesan.

Resulta importante distinguir los distintos tipos de movilidad que caracterizan la vida urbana y que presentan ciertas diferencias de género; mientras los hombres suelen realizar una movilidad de tipo pendular, generalmente en sentido lugar de residencia/ lugar de trabajo, las mujeres realizan una movilidad encadenada, que incluye intrincados itinerarios y combinan varios modos de transporte invirtiendo importantes presupuestos económicos y temporales. Los distintos patrones de movilidad de las mujeres- madres residentes en la localidad de González Catán determinan las mayores o menores posibilidades de efectivizar su derecho a la ciudad e impactan particularmente en su inserción social.

### La accesibilidad al transporte y a los servicios básicos.

El plano que se presenta a continuación muestra la desigual distribución geográfica de servicios sanitarios y educativos como así también el déficit en la prestación de servicios de transporte

público que permitan superar las distancias y facilitar el acceso a los mismos. Allí se evidencian las grandes distancias entre los barrios y los servicios que garantizan el bienestar de las familias, superando en algunos casos las 50 cuadras, lo cual sumado a las características de infraestructura urbana como falta de pavimento, ausencia de desagües, desborde de ríos y arroyos, déficit en el transporte urbano, hace que dichas distancias se transformen muchas veces en insuperables.

Respecto de los servicios sanitarios la localidad de González Catán cuenta con sólo dos hospitales públicos: el Hospital Interzonal “Simplemente Evita” emplazado a la altura del km 32 de la Ruta Nacional N°3 en el barrio Los Ceibos y el hospital materno- infantil “Dr. José Equiza” localizado próximo a la Ruta Provincial N° 21 en las inmediaciones de la Estación del Ferrocarril Belgrano Sur. Las salas de salud también resultan insuficientes para abastecer la cantidad de población residente en la localidad, sólo cinco unidades sanitarias desigualmente distribuidas y con importantes deficiencias en la atención por falta de insumos materiales y de recursos humanos.

Considerando que la disponibilidad de servicios educativos es el dispositivo que facilita la institucionalización del cuidado de niños pequeños y por lo tanto posibilita la inserción de las mujeres- madres al mercado laboral, resulta claro que nuevamente encontramos un importante déficit en el área de estudio. A partir del trabajo de campo se relevó un total de diecisiete jardines de infantes y diecinueve escuelas primarias; vale aclarar que sólo se han considerado los establecimientos de gestión estatal, ya que el análisis contempla el acceso a servicios por parte de sectores poblacionales de escasos recursos económicos razón por la cual es probable que no cuenten con la posibilidad de afrontar los gastos económicos que implica una escuela de gestión privada. Para hacer efectivo el uso de dichos servicios no basta con que el Estado provea los mismos sino que debe garantizar su acceso a través de la infraestructura de transporte, considerando los costos económicos y temporales que implica la movilidad cotidiana urbana.

Por último el plano muestra el recorrido de los colectivos que circulan por la localidad, observando la superposición de recorridos que éstos realizan, siendo las principales vías de circulación las rutas de acceso principales, mientras que al interior de los barrios la cobertura se presta en las calles pavimentadas, que son muy escasas dentro del área de estudio.

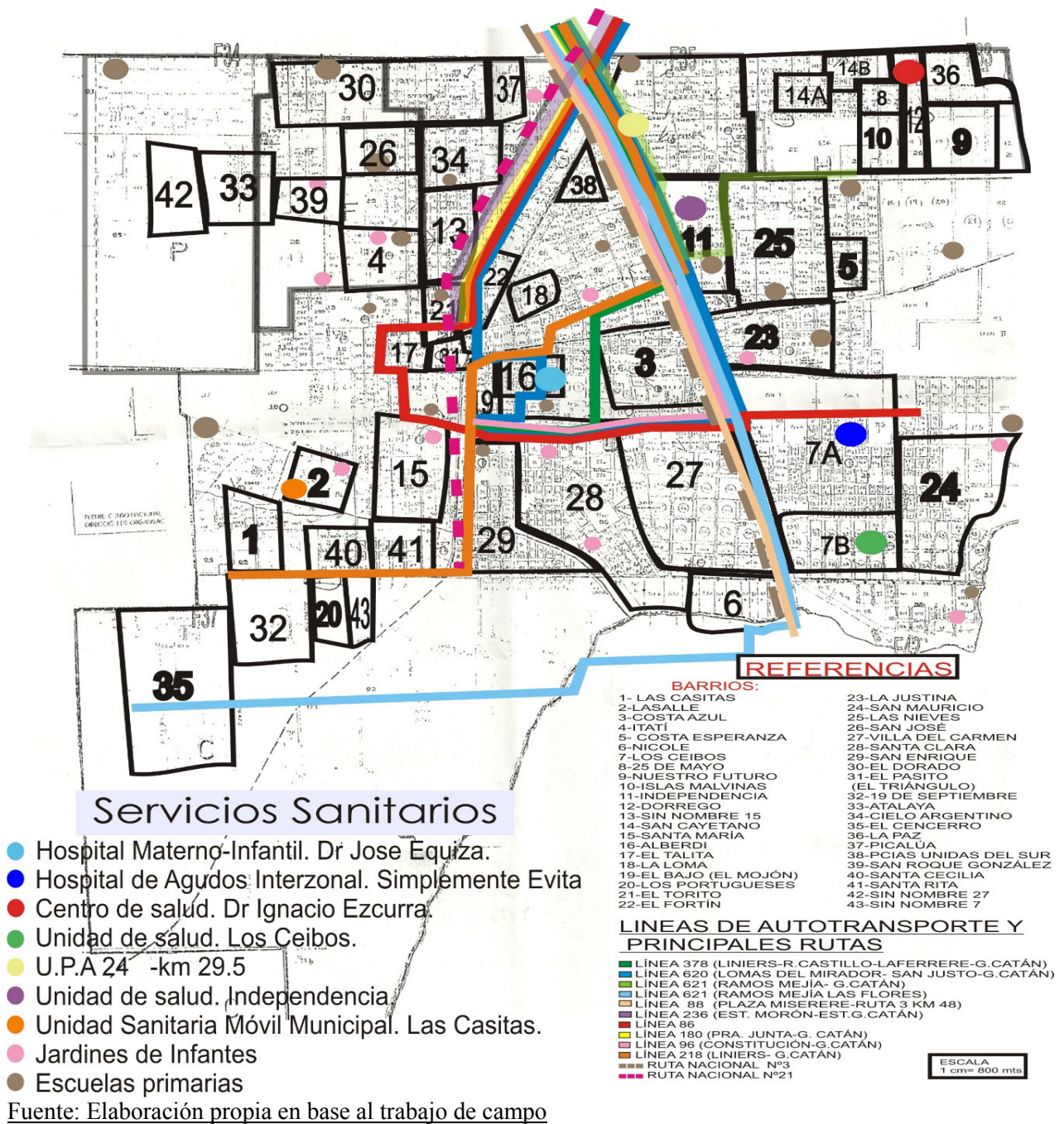
Esto contribuye a la generación de situaciones de marginalidad, aislamiento e inmovilidad para la población allí residente, especialmente cuando cruzamos las variables referidas al transporte con la distribución de servicios básicos, que si bien parecieran no responder a un patrón particular resulta claro que son insuficientes para cubrir las necesidades de la población con un predominio de niños y jóvenes adultos.

En párrafos precedentes mencionamos que en la localidad de González Catán parte de las necesidades de movilidad son cubiertas por líneas de colectivo ilegales, las cuales no se han

cartografiado debido a que no realizan un recorrido estipulado, pero muchas se superponen con los servicios prestados por las empresas. Esto permite reflexionar acerca del papel ejercido por el Estado y el mercado en la prestación y regulación de los servicios de transporte público, aunque coincidentemente ninguna de las dos “opciones” contempla las necesidades reales de movilidad de la población, por lo cual resulta imprescindible tener en cuenta que el acceso al transporte permite la satisfacción de necesidades básicas.



Plano N°1: Distribución de las líneas de colectivo y de servicios educativos y sanitarios en González Catán



## Reflexiones finales

El presente trabajo intenta ampliar la mirada respecto de la movilidad urbana y el acceso al transporte como recursos que generan un impacto en la organización y el bienestar de las familias, en tanto permiten efectivizar el derecho a la ciudad y a la vida social urbana. La movilidad resulta ser una pieza clave en el acceso a oportunidades laborales, educativas, sanitarias entre otras y por ello debe considerarse como un derecho dentro de la ciudad.

Si bien la capacidad de movilizarse en el territorio es un rasgo particular de los integrantes de las familias, no por ello deja de estar condicionada por el contexto espacial, la localización y la infraestructura de servicios. Para las familias de menores recursos económicos quienes no cuentan con medios de transporte privados y tampoco con diversidad de servicios como los educativos y sanitarios, el transporte público resulta ser la única alternativa, siempre y cuando cuenten con el mismo y puedan afrontar sus costos temporales y económicos.

Las grandes distancias que los residentes de González Catán deben afrontar para hacer uso de los servicios mencionados, sumado al déficit de transporte público, obliga a pensar integralmente políticas que contemplen que debe ser el Estado y no el mercado quien regule la oferta de servicios públicos. De esta manera el impacto en la movilidad y la accesibilidad a la estructura de oportunidades por parte de las mujeres- madres será menor, permitiendo así que éstas puedan contribuir a la generación de bienestar al interior de sus familias y favoreciendo un abanico más amplio en la adopción de estrategias de vida más favorables, capaces de superar la pobreza en la que estos sectores sociales se encuentran inmersos.

## Bibliografía

- Faur, E (2011) “El cuidado infantil desde la perspectiva de las mujeres- madres. Un estudio en dos barrios populares del Área Metropolitana de Buenos Aires”. En: Esquivel, V; Faur, E; Jelin, E (2012) “Las lógicas del cuidado infantil” Entre las familias, el Estado y el mercado”. IDES, Buenos Aires.
- Gutiérrez, Andrea (2009). “La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública en la periferia de Buenos Aires”. En XII Encuentro de geógrafos de América Latina. Montevideo, 3 al 7 de abril.
- ----- (2009). “Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. En XV CLATPU. Buenos Aires.
- -----(2009). “Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires”. En XV CLATPU. Buenos Aires.
- Krüger, Ralph (2010) “Diferentes patrones de movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Una perspectiva desde las urbanizaciones suburbanas” En Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona. 1 de agosto. Vol XIV, n° 331
- Liberali, Ana María; Redondo, S. (2012) “La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires”. En Orduna, M (y otros). “Movilidad y pobreza, una prioridad para en AMBA”. CETAM/ FADU/ UBA. Buenos Aires.
- -----(2014). “Geografía de la pobreza en la Argentina. El caso del Área Metropolitana de Buenos Aires”. En Liberali, A; Vidal Koppmann, S; Orduna, M (2014) “Movilidad y pobreza II. Accesibilidad y políticas de transporte” CETAM/ FADU/ UBA. Buenos Aires.
- Redondo S (2012) “Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza”. En Orduna, M; Liberali, A; Vidal Koppmann, S. (2012). “Movilidad y pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires”. 1º ed- Buenos Aires: el autor.

- Rossel, C; Hernández, D (2013). “Cuidado infantil, tiempo y espacio: el transporte y la frontera del acceso”. En Pautassi, C; Zibecchi, C (2013) “Las fronteras del cuidado. Agenda, derechos e infraestructura”. Ed Biblos, Buenos Aires
- [www.indec.mecon.ar](http://www.indec.mecon.ar)