

Movilidad y pobreza: Déficit de transporte y accesibilidad a servicios educativos y sanitarios en González Catán partido de La Matanza, el impacto en la estrategias de vida de las mujeres-madres.

Solange Paula Redondo.

Cita:

Solange Paula Redondo (2015). *Movilidad y pobreza: Déficit de transporte y accesibilidad a servicios educativos y sanitarios en González Catán partido de La Matanza, el impacto en la estrategias de vida de las mujeres- madres. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/661>

XI Jornadas de Sociología

Coordenadas contemporáneas de la sociología: tiempos, cuerpos y saberes.

Carrera de sociología/Facultad de Ciencias Sociales/UBA

Movilidad y pobreza: Déficit de transporte y accesibilidad a servicios educativos y sanitarios en González Catán partido de La Matanza, el impacto en las estrategias de vida de las mujeres- madres

Solange Paula Redondo

Universidad de Buenos Aires

redondosolange@gmail.com

Resumen

El diseño e implementación de políticas públicas, en especial aquellas referidas a transporte, resultan ineficientes cuando no logran atender las necesidades de movilidad de la población residente en áreas periféricas de las grandes ciudades. En el presente estudio se analizarán las necesidades de movilidad de las mujeres- madres residentes en la localidad de González Catán, emplazada al sudoeste del partido de La Matanza. La misma es la segunda localidad más extensa y poblada, siendo una de sus principales características los elevados índices de pobreza y la carencia de servicios públicos.

Las heterogeneidades al interior del partido resultan elocuentes, así lo demuestra la desigual distribución de servicios de transporte, situación que dificulta la accesibilidad a otros servicios como los educativos y sanitarios. Dicho déficit impacta particularmente sobre las mujeres- madres, en especial aquellas de menores recursos, sobre quienes descansan las responsabilidades de cuidado de sus niños pequeños, condicionando sus actividades diarias y su plena inserción social. El nudo central de esta problemática se basa en el análisis del tiempo dedicado a las tareas de cuidado que muchas veces se ve incrementado como consecuencia de los diversos itinerarios y los patrones diferenciales que caracterizan el acceso a las mismas.

Palabras clave: Movilidad- transporte- acceso-mujeres/madres- pobreza

Introducción

Dentro del concepto de movilidad es necesario considerar el conjunto de desplazamientos que las personas deben realizar para llevar a cabo sus actividades diarias. Este tipo de movilidad denominada cotidiana, depende de varios factores entre ellos la disponibilidad de infraestructura de transporte que permita el acceso a los mismos. En algunos casos las actividades que las personas realizan se localizan cercanos a sus lugares de residencia, pero en la mayoría de los casos es necesario recorrer ciertas distancias, las cuales pueden superar varios kilómetros en las grandes áreas metropolitanas. En el caso de Buenos Aires el proceso de urbanización dio lugar a la conformación de un Área Metropolitana que implicó la expulsión de la población de menores recursos hacia la periferia, sin el acompañamiento de servicios básicos, lo cual contribuyó a aumentar los índices de pobreza en el denominado Conurbano Bonaerense. La ausencia de políticas públicas, especialmente las referidas al transporte dejan marginada a gran cantidad de población residente en las zonas más alejadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde se concentran las ofertas laborales, educativas, sanitarias entre otras actividades propias de los espacios urbanos. Las menores posibilidades de movilizarse como consecuencia de la ausencia de infraestructura de transporte debe considerarse como situación de pobreza, en tanto se ven limitadas las posibilidades de acceder a la estructura de oportunidades ofrecidas en la vida urbana contemporánea.

Para quienes residen en áreas centrales y/o cuentan con recursos económicos para poder seleccionar los modos de transporte que utilizarán para superar las distancias geográficas que los separan de sus actividades cotidianas, el problema resulta más fácil de resolver; en tanto para las personas de menores recursos residentes en áreas periféricas y distantes del centro de la ciudad, dicha movilidad se ve limitada. Es allí donde los patrones de movilidad con los que cuenta la población resulta estructurante para comprender las mayores o menores posibilidades de circular y hacer uso efectivo del derecho a la ciudad.

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, como es el caso en estudio, debe tenerse en cuenta que muchas veces la inmovilidad es consecuencia de la carencia de políticas de transporte que atiendan las necesidades de la población y de la organización al interior de las familias. 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.

A partir de la observación directa, consulta de fuentes primarias y secundarias como así también de encuestas, entrevistas y cuestionarios se intentará determinar el déficit en la infraestructura de transporte, la accesibilidad a servicios educativos y sanitarios y el impacto generado en las estrategias de vida de las mujeres- madres residentes en la localidad de González Catán, partido de La Matanza.

Algunas consideraciones sobre el área de estudio

González Catán es una de las 15 localidades que componen el partido de la Matanza. Siendo la segunda localidad más extensa y poblada con 52 km² y aproximadamente 250.000 habitantes es un ejemplo elocuente de las situaciones de pobreza y marginalidad que caracterizan al conurbano bonaerense.

Según los relevamientos realizados se han identificado 43 barrios, entre los cuales 13 son clasificados como villas o asentamientos y que casualmente albergan al mayor porcentaje de población. Las características habitacionales varían conforme nos alejamos de las vías de acceso, como la ruta nacional n° 3, la ruta provincial n°21 y la estación del ferrocarril. Cerca de las mismas se observan las mejores condiciones y servicios, como pavimento, energía eléctrica, agua de red, gas natural, entre otros; pero en los barrios más periféricos la provisión de servicios se vuelve escasa o inexistente. Asimismo la distribución de servicios básicos como salud y educación también presentan importantes desigualdades lo cual sumado a la deficiencia en el acceso al transporte hace que la pobreza se profundice aun más.

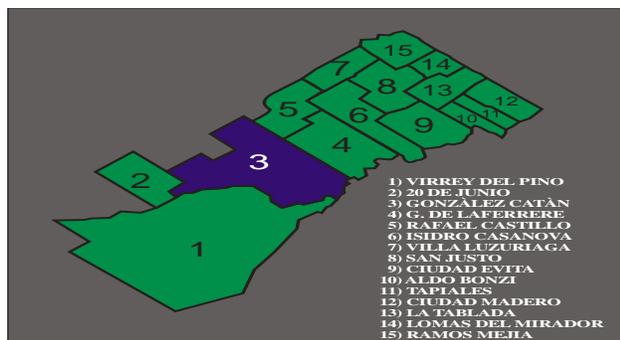
Respecto de sus características demográficas, la estructura de la población está caracterizada por un predominio de niños y jóvenes adultos y decrece conforme avanzan los grupos de edad, asimismo las mujeres superan a los hombres considerando el total de población. Tal como se mencionó con anterioridad, las necesidades básicas insatisfechas están a la orden del día y resultan muy difíciles de superar ya que la persistencia de indicadores sociales desfavorables a lo largo de las décadas transformó la pobreza en un fenómeno estructural que condiciona el acceso a la estructura de oportunidades que ofrece la vida urbana contemporánea.

Mapa n° 1: Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: www.skyscrapercity.com

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



Fuente: Elaboración propia

Las mujeres- madres como grupo vulnerable

Considerar distintos aspectos de la movilidad cotidiana implica analizar los distintos itinerarios que los hogares (y las mujeres) deben realizar y que determinarán el presupuesto de tiempo con el que éstas cuentan para llevar a cabo sus actividades diarias. Asimismo 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 institucionalizar 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 “amerite” dejar a sus hijos al cuidado de otros, 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 estructural que caracteriza a sus hogares.

Las prácticas de cuidado que otrora se basaban en relaciones familiares y facilitaban el desarrollo de estrategias de cuidado de las mujeres- madres se han modificado; específicamente vale mencionar que actualmente incluso al interior de las familias las tareas de cuidado suelen realizarse mediante cierta “contraprestación” que puede incluir el pago monetario de cierta suma de dinero u objetos como tarjetas para el celular, viáticos, etc.

Retomando la importancia que adquiere la movilidad en la vida urbana actual, es importante considerar que la movilidad o inmovilidad 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. Aquí prestaremos especial atención a los servicios de transporte, educativos y sanitarios.

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 de manera particular en las estrategias de vida que éstas desarrollan.

El déficit de servicios y las necesidades básicas insatisfechas

Las áreas más periféricas de las grandes ciudades se caracterizan por la desigual distribución de servicios básicos y el déficit en la infraestructura de transporte que garantice el acceso a la geografía de oportunidades que ofrece la vida urbana.

En la segunda mitad del siglo pasado las denominadas políticas neoliberales implementadas en nuestro país dejaron en manos privadas el manejo de gran cantidad de servicios básicos entre ellos el transporte y los servicios sanitarios y educativos que fueron relegados a otras jerarquías de gobierno, dando como resultado una disminución en la calidad de las prestaciones cuando no una reducción de los mismos. En el caso del transporte gran parte de los modos de transporte urbano fueron dejados en manos de empresas privadas que como tales buscan optimizar sus ganancias y reducir los costos, razón por la cual en aquellos lugares que no les resultaron rentables simplemente dejaron de prestar los servicios o los redijeron al máximo posible, dejando aislado a vastos sectores poblacionales, contribuyendo a aumentar los índices de pobreza en el denominado Conurbano Bonaerense.

Tal como se mencionó en párrafos precedentes la localidad de González Catán se caracteriza por contar con una población atravesada por altos niveles de pobreza y necesidades básicas insatisfechas.

Tabla n° 1: Necesidades básicas Insatisfechas en los barrios de la localidad de González

Catán

Barrio	Año de formación	Acceso a gas	Acceso a energía	Acceso al agua	Distancia a hospital	Distancia a sala médica	Jardines de infantes	Escuelas Primarias	Líneas de colectivo
19 de septiembre	2010	Garrafa	Red	Compra	>50 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Línea 96
25 de Mayo	2005	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	> 10 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	-----
Alberdi	1980	Red	Red	Pozo	>50 cuadras	Dentro del barrio	< 10 cuadras	Dentro del barrio	Línea 620/ 96
Atalaya	1960	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	>50 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	-----
Santa María	1979	Garrafa	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	< 10 cuadras	Línea 218/96
Las Casitas	1987	Garrafa	Red	X camión	>50 cuadras	Dentro del barrio	Dentro del barrio	Entre 30 y 50 cuadras	-----
Cielo Argentino	1990	Garrafa	Red	Red	>50 cuadras	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	Línea 236/86/ 620
Costa Azul	1987	Garrafa	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 88/621/86/96
Costa Esperanza	1996	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	>50 cuadras	< 10 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	-----
El Cencerro	1980	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	>50 cuadras	>50 cuadras	>50 cuadras	Línea 621
El Dorado	1980	Garrafa	Red	Red	>50 cuadras	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	-----
El Mojón (El bajo)	1960	Red	Red	Red	< 10 cuadras	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	< 10 cuadras	Línea 620/96/378
El tala (El triángulo)	1991	Garrafa	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	>50 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Línea 620/86/218
El talita	1964	Garrafa	Irregular	X camión	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Línea 86
Independencia	2008	Garrafa	Red	Pozo	Dentro del barrio	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	Línea 621/620/88
Irati	1999	Garrafa	Red	Red	>50 cuadras	>50 cuadras	Dentro del barrio	Dentro del barrio	-----
La Justina	1940	Red	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	Dentro del barrio	Línea 620/621/88/ 96
La Loma	1967	Red	Red	Pozo	>50 cuadras	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	-----

La Paz	2009	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	<10 cuadras	>50 cuadras	>50 cuadras	-----
Lasalle	1990	Garrafa	Red	Red	>50 cuadras	Dentro del barrio	Dentro del barrio	Dentro del barrio	-----
Las Nieves	1980	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	-----
Los Ceibos N	1964	Garrafa	Red	Pozo	Dentro del barrio	<10 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 86/621/88
Los Ceibos S	1994	Garrafa	Red	Pozo	<10 cuadras	Dentro del barrio	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 86/621/88
Los Portugueses	1970	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	>50 cuadras	>50 cuadras	Línea 218
Malvinas Argentinas	1990	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	-----
Nuestro Futuro	1995	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	-----
Picalúa	1975	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	>50 cuadras	<10 cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Línea 96/86/620
Prov. Unidas del Sur	1965	Red	Red	Pozo	>50 cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Línea88/621/180/620
San Cayetano A	2009	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	<10 cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Entre 30 y 50cuadras	-----
San Cayetano B	2006	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	<10 cuadras	Entre 30 y 50cuadras	Entre 30 y 50cuadras	-----
San Enrique	1960	Red	Red	Pozo	>50 cuadras	>50 cuadras	<10 cuadras	Dentro del barrio	Línea86/620/88
San José	1995	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	>50cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Dentro del barrio	-----
San Roque González	2004	Garrafa	Irregular	Red	>50 cuadras	>50cuadras	Dentro del barrio	<10 cuadras	-----
Santa Cecilia	2002	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	>50cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 218
Santa Rita	1980	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	>50cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 621
S/ Nombre 27	2009	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	>50cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	-----
S/Nombre 7	2009	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	>50cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 218
Villa del Carmen	1945	Garrafa	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	<10 cuadras	Dentro del barrio	Línea 86/620/96

Nicole	1997	Garrafa	Red	Pozo	>50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Línea 621/88
S/ Nombre 15	1990	Garrafa	Irregular	Pozo	>50 cuadras	>50cuadras	<10 cuadras	Dentro del barrio	Línea 180/86/236
El Torito	2000	Garrafa	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	>50 cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Dentro del barrio	Línea 180/86/236
El fortín	1980	Garrafa	Irregular	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	>50 cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Entre 10 y 30cuadras	Línea 180/86/236
San Mauricio	1986	Garrafa	Irregular	Pozo	Entre 10 y 30 cuadras	Entre 10 y 30 cuadras	Dentro del barrio	<10 cuadras	Línea 86
Santa Clara	1995	Garrafa	Red	Pozo	Entre 30 y 50 cuadras	Entre 30 y 50 cuadras	Dentro del barrio	<10 cuadras	Línea86/620/88

La tabla precedente muestra la desigual distribución geográfica de servicios, entre ellos, los sanitarios y educativos como así también el déficit en la prestación de servicios de transporte público que permita superar las distancias y acceder de manera más óptima a los mismos. Se evidencia entonces las enormes distancias que separan a numerosos barrios de 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 vuelvan 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 que alberga, sólo cinco unidades sanitarias desigualmente distribuidas y con importantes deficiencias en la atención por falta de insumos y de recursos humanos.

Si pensamos que la disponibilidad de servicios educativos es el dispositivo que facilita la institucionalización el 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 no tienen la posibilidad de afrontar los gastos económicos que implica una escuela 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.

Movilidad, transporte y acceso a la estructura de oportunidades

La movilidad cotidiana está profundamente condicionada por la infraestructura de transporte y no debe dejar de considerarse que resulta fundamental para acceder a la estructura de oportunidades que permite efectivizar el derecho a la ciudad para todos los sectores sociales. El aprovechamiento de dicha estructura de oportunidades estará mediado por el acceso a los servicios básicos por parte de las familias de menores recursos económicos. Vale recordar que en la localidad de González Catán no sólo se evidencia la desigual distribución de servicios educativos sino también la carencia de los mismos, que resultan insuficientes para la estructura poblacional allí residente.

En áreas periféricas, la posibilidad de superar distancias geográficas está estrechamente vinculada con la disponibilidad de transporte público que permita el acceso a jardines de infantes y escuelas, como así también a servicios sanitarios que garanticen el bienestar al interior de las familias y la superación de la pobreza estructural que los caracteriza.

En el acceso a la estructura de oportunidades el tiempo representa un activo muy importante para los hogares, demostrando que la distribución de dicho bien está profundamente marcada por el género y el estrato socioeconómico. La distribución del tiempo y su conciliación son muy importantes para las mujeres-madres ya que las tareas no remuneradas que implica el cuidado de sus niños pequeños combinado con el déficit en los servicios de transporte actúan como obstáculo para su inserción socio-laboral. Es aquí donde cobran importancia los análisis de uso del tiempo (a través de la aplicación de encuestas) a partir de las cuales es

posible identificar las necesidades y los patrones de movilidad que estructuran y determinan las estrategias de vida desarrolladas por las mujeres- madres.

La importancia de las políticas públicas para reducir las desigualdades

El Estado debe pensar en políticas reductoras de pobreza urbana en las áreas más periféricas considerando la heterogénea distribución de infraestructura de transporte que permita el acceso a los servicios básicos.

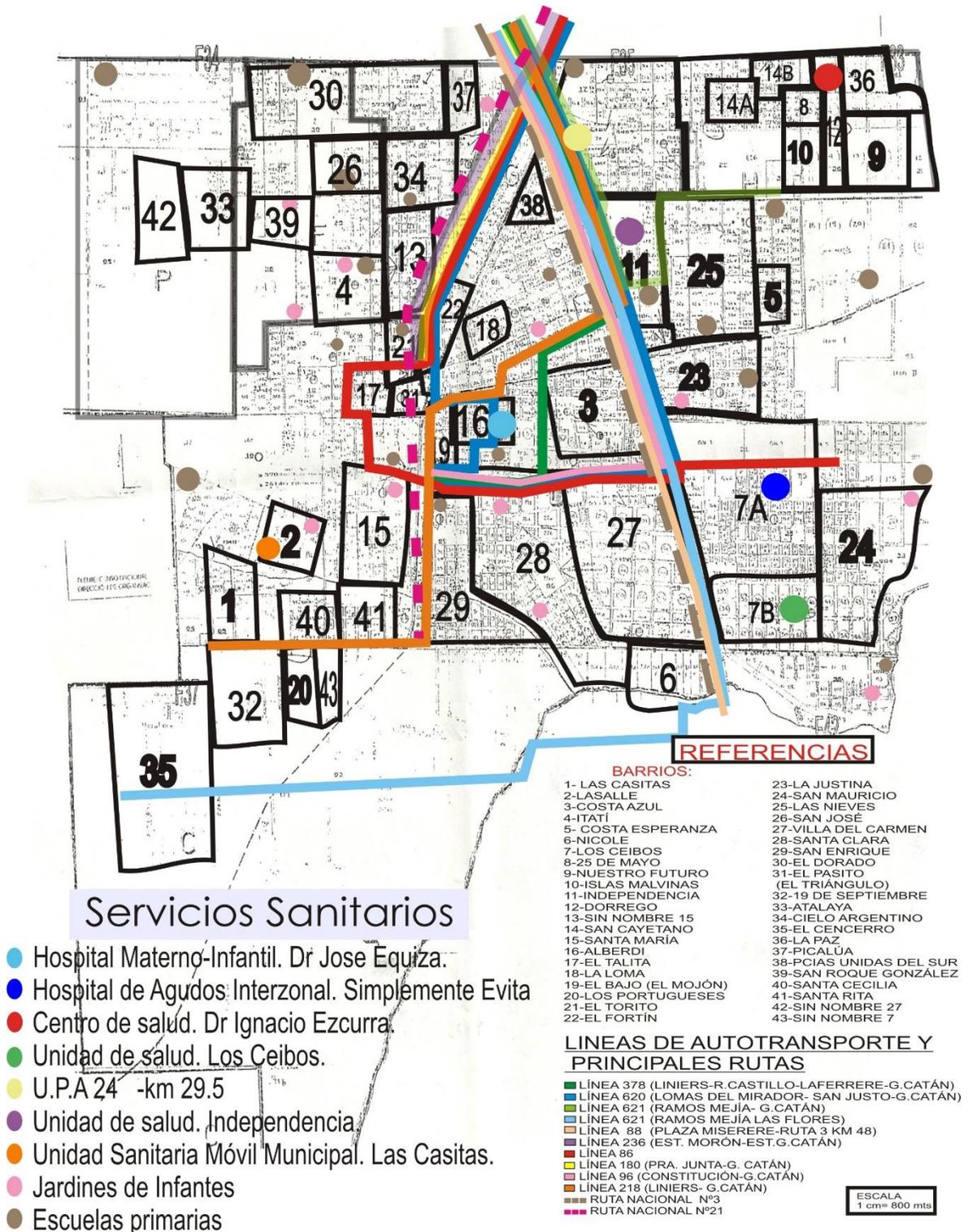
Las políticas de transporte son extremadamente importantes en la ciudad actual, en tanto la movilidad debe ser considerada un recurso cuya carencia determina y condiciona las estrategias de vida de la población, incidiendo en el incremento de la pobreza y la generación de activos que posibiliten la adopción de estrategias más favorables. Los activos con los que cuenta un hogar dependen de un conjunto de recursos que sus integrantes utilizan para generar bienestar (Moser, 1998; Siegel y Alway, 1999; Rakodi, 1991). Dichos activos contemplarán el capital humano (Como por ejemplo la estructura poblacional, la composición del hogar, los niveles educativos alcanzados, la situación de empleo) como así también el contexto espacial, esto es los activos que podrán desarrollar las familias según su lugar de residencia y el aislamiento que éste le imponga. Hemos dado cuenta anteriormente que quienes residen en áreas periféricas ven limitado el acceso a la estructura de oportunidades como consecuencia del déficit en la infraestructura de transporte que facilita su movilidad cotidiana.

En algunos países europeos se están implementando políticas de tiempo urbano que apuntan a facilitar la gestión del tiempo por parte de las familias, intentando adecuar la infraestructura pública al ritmo de la vida urbana. Autores como Hernández y Rossel (2012) plantean que las políticas de transporte deberían estar incluidas entre las mismas, ya que los tiempos de traslado que implica la movilidad cotidiana necesitan contemplar la morfología horaria que en el caso estudiado, combina un importante déficit en la infraestructura de transporte que obliga a llevar a cabo una movilidad encadenada, con trasbordos y la utilización de varios

modos de transporte, con una frecuencia de los servicios que no contempla un escenario tan complejo donde el acceso resulta central.

En el plano que se presenta a continuación se evidencia no sólo la desigual distribución de servicios educativos y sanitarios sino también la carencia de los mismos. Respecto de los servicios de transporte público se observa que el recorrido del transporte automotor se efectúa a través de las rutas principales (Ruta 3 y ruta 21) y al interior de los barrios la cobertura se da en las calles pavimentadas, que son muy pocas dentro de la localidad. Esto genera situaciones de aislamiento e inmovilidad para la población allí residente, especialmente cuando se cruza la información referida al transporte con la distribución de establecimientos sanitarios y educativos que si bien parecieran no responder a un patrón particular, resulta claro que son insuficientes para cubrir las necesidades de la población compuesta por un alto porcentaje de niños y jóvenes adultos. Cabe mencionar que en la localidad de González Catán parte de las necesidades de movilidad es cubierta por líneas de colectivo ilegales, las cuales no se han cartografiado debido a que no realizan un recorrido estipulado que en muchos casos 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.

Mapa n° 3: Localización de barrios, principales rutas de transporte automotor, líneas de colectivo que recorren la localidad, servicios sanitarios y educativos.



Consideraciones finales

A través de lo aquí expuesto se intentó evidenciar que la movilidad y el transporte pueden ser la clave que facilite el análisis del acceso a la estructura de oportunidades para las mujeres-madres, especialmente aquellas inmersas en contextos de pobreza y que claramente se encuentran en condición de desigualdad social.

Tal como se mencionó a lo largo del presente estudio la movilidad y en especial el acceso al transporte son recursos que impactan en el bienestar de las familias, ya que permiten efectivizar el derecho a la ciudad y a la vida social urbana. La movilidad entonces es una pieza indispensable en el acceso a oportunidades laborales, educativas, sanitarias entre otras, es por ello que la movilidad debe considerarse como un derecho dentro de la ciudad.

Queda claro entonces que la capacidad de movilizarse en el territorio es un rasgo particular de los integrantes de las familias, pero no por ello deja de estar condicionada por el contexto espacial, la localización y la infraestructura de servicios. Para las familias de menores recursos que 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 temporal y económicamente sus costos.

Las enormes distancias que los residentes de González Catán deben sortear para hacer uso de los servicios mencionados, sumado al déficit de transporte público, obliga a pensar integralmente las políticas que contemplan que debe ser el Estado y no el mercado quien regule la oferta de servicios públicos. De esta manera el impacto de 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 mayor en la adopción de estrategias de vida más favorables, capaces de superar la pobreza en la que estos sectores sociales se encuentran inmersos.

Bibliografía

- Alwang, J; Janses, H; Siegel, P; Pichon, F (2005) “El espacio geográfico, los medios de vida y el bienestar en las zonas rurales de Centroamérica: evidencia empírica de Guatemala, Honduras y Nicaragua”. IFPRI, Cuadernos de trabajo de la DSGD n° 26
- 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.
- Oszlak, O (1991):” Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano”, Estudios Cedes, Buenos Aires, Humanitas.
- 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”.
1° 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