



MOVILIDAD, POBREZA Y TRANSPORTE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES: UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD FEMENINA

Lic. Solange Paula Redondo
Universidad de Buenos Aires

Introducción

A lo largo de este trabajo se intentará dar cuenta del estado de la cuestión sobre la movilidad femenina en contextos de pobreza y su vinculación con las tareas de cuidado infantil, como ejes estructurantes para repensar políticas sociales más inclusivas e igualadoras.

En este tipo de análisis debemos considerar que las posibilidades de movilidad están relacionadas con el acceso al transporte como recurso fundamental para efectivizar derechos y hacer uso de los servicios básicos que facilitan la superación de desigualdades.

Para las mujeres madres el acceso al transporte resulta un factor determinante en tanto permite desarrollar las tareas que implican el cuidado de los niños pequeños y compatibilizarlo con su inserción laboral y con sus actividades personales.

Las áreas periféricas de las grandes ciudades, como es el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires se caracterizan por las deficiencias en la infraestructura de transporte, como así también en la distribución geográfica de servicios básicos, que en su gran mayoría se concentran en la Ciudad de Buenos Aires, obligando a llevar a cabo una movilidad cotidiana a un alto porcentaje de la población. Dicha movilidad presenta ciertas diferencias por género y estrato socioeconómico; mientras los hombres suelen llevar a cabo una movilidad cotidiana de tipo pendular, en sentido lugar de residencia- lugar de trabajo; las mujeres se ven obligadas a una movilidad encadenada que muchas veces implica la combinación de varios modos de transporte y sus trasbordos, incrementando los costos económicos y temporales que caracterizan a la movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Si vinculamos la variable temporal con los patrones de movilidad e itinerarios de las mujeres, evidenciaremos que el desarrollo de infraestructura de transporte será central para garantizar el acceso a los servicios que faciliten la satisfacción de necesidades al interior de las familias. La movilidad entonces está condicionada por la geografía y las características espaciales de quienes allí habitan, por lo cual el diseño e implementación de políticas de transporte debe considerar el diseño urbano y la oferta existente para de ese modo facilitar el acceso.

Movilidad femenina, transporte y acceso a servicios básicos al oeste del Conurbano Bonaerense

El presente estudio se centra en la movilidad llevada a cabo por las mujeres- madres quienes en su mayoría tienen a su cargo las tareas de cuidado de los niños pequeños del hogar, especialmente en contextos socioeconómicos menos favorables, donde la carencia de recursos económicos impide la mercantilización de las mismas y la deficiencia en la infraestructura de transporte, sumado a la desigual distribución geográfica de los servicios

más demandados por las familias, como los servicios educativos y sanitario, contribuye a aumentar las desigualdades y la marginalidad social.

En estudios previos hemos dado cuenta que la zona oeste y sur del Gran Buenos Aires es la que concentra mayores índices de pobreza (Liberali; Redondo, 2014), por lo cual analizar las necesidades de movilidad de grupos vulnerables como las mujeres- madres adquiere relevancia.

Las variables descriptas serán analizadas en la localidad de González Catán, partido de La Matanza a fin de evidenciar como impacta el déficit de servicios públicos en los itinerarios y trayectorias vinculadas al cuidado infantil que desarrollan las familias y en particular, las mujeres. El área de estudio constituye un ejemplo elocuente (aunque no una excepción) de las situaciones de inmovilidad, exclusión y marginalidad que experimentan quienes residen en la periferia del Conurbano Bonaerense. Es allí donde muchas veces las distancias se vuelven extremas y donde la ausencia de políticas de transporte es la principal barrera de acceso a la satisfacción de necesidades que faciliten la reducción de la pobreza en la que estos sectores se encuentran inmersos.

Población y déficit de servicios básicos

La localidad de González Catán presenta una estructura demográfica con un predominio de mujeres (51% según el Censo de Población y Vivienda 2010) y un alto porcentaje de niños menores de 14 años.

El desarrollo de infraestructura y la provisión de servicios básicos necesarios para satisfacer las necesidades de la población son responsabilidad del Estado, quien a través del diseño e implementación de políticas públicas debe garantizar su correcta distribución geográfica para que todas las personas puedan acceder a ellos en tiempo y costos razonables. Pero en un país que durante varias décadas tuvo un Estado que no solo no reguló sino que favoreció que el manejo de gran parte de los servicios básicos esté en manos privadas, las consecuencias no pueden haber sido otras que el aumento de la marginalidad social y la desigualdad creciente. La localidad estudiada se caracteriza por las deficiencias en la distribución de servicios básicos que son provistos por empresas privadas que deciden los lugares más rentables para realizar la prestación, los cuales no son las localidades más periféricas del conurbano.

De los 43 barrios identificados en la localidad, 32 cuentan con energía eléctrica, en tanto se ha evidenciado un importantísimo déficit en la provisión de gas natural, donde el 86% de los barrios acceden al mismo a través de garrafas.

Respecto a los servicios sanitarios y educativos, la localidad de González Catán cuenta con dos hospitales el hospital interzonal de agudos “Simplemente Evita” y el hospital materno- infantil “Dr José Equiza”; las salas de salud presentan importantísimas deficiencias tanto en recursos humanos como insumos, lo cual obliga a los pacientes a recurrir a la atención en guardias hospitalarias colapsando aun más el castigado sistema de salud bonaerense. Por otra parte la localidad cuenta con una Unidad de Pronta Atención (UPA) emplazado en el km 29.5 de la Ruta Nacional n° 3.

Al observar los datos recogidos durante el trabajo de campo es posible afirmar que el acceso a los servicios sanitarios desde los barrios que componen la localidad presenta serias dificultades, que se profundizan si incorporamos al análisis las deficiencias en el acceso al transporte, provocando que las personas allí residentes vean limitadas sus posibilidades de movilidad en tanto los tiempos y costos de traslado superan los límites de sus posibilidades. Asimismo se evidenció que las distancias que son necesarias superar para llegar a hospitales y centros de salud varían entre 10 y 50 cuadras, sólo un pequeño porcentaje de los barrios cuenta con estos servicios en su interior.

Con los servicios educativos la situación no mejora demasiado, aunque las escuelas de educación primaria son más extendidas, la educación inicial es aun muy deficiente, sin mencionar los servicios de cuidado infantil que son inexistentes. La disponibilidad de servicios educativos es el dispositivo que facilita la institucionalización del cuidado de niños pequeños y por lo tanto descomplejiza la inserción de las mujeres- madres al mercado laboral, aunque resulta evidente que el diseño e implementación de políticas públicas aun no han tomado nota de esta problemática. La localidad cuenta con un total de diecisiete jardines de infantes y diecinueve escuelas primarias de gestión estatal. Del mismo modo que acontece con los demás servicios mencionados, la distribución geográfica de establecimientos educativos es muy heterogénea, dejando sin cobertura a gran cantidad de población, quienes deben recorrer grandes distancias para acceder a los mismos.

Resulta necesario poner de manifiesto que 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, en especial la movilidad femenina.

Si pensamos en la accesibilidad debemos prestar atención a los servicios de transporte; al respecto el área de estudio es recorrida por nueve líneas de autotransporte que en su mayoría transitan por las rutas n°3 y n° 21 e ingresan a algunos barrios circulando por las escasas calles pavimentadas; algunas conectan la localidad con otras del partido (como por ejemplo Ramos Mejía o San Justo) u otras localidades de partidos vecinos (como Morón); mientras que algunas líneas llegan a distintos puntos de la Capital Federal (Liniers, Constitución y Plaza Miserere). Los costos económicos y temporales varían en función de la distancia a recorrer y las frecuencias ofrecidas por las empresas, que en las zonas más alejadas pueden superar los 40 minutos.

Por su parte los viajes locales, que recorren distancias relativamente cortas, son también prestados por los denominados "micros truchos" ("el verde" según los entrevistados) que se encuentran en muy malas condiciones, no solo en lo que a aspectos legales se refiere, sino también en material rodante.

Respecto al transporte ferroviario la línea Belgrano Sur del ferrocarril Metropolitano AMBA cuyo recorrido comprende desde la estación Buenos Aires (Barrio de La Paternal) hasta la localidad de González Catan, presta servicios de lunes a sábado, brindando a lo largo de toda la jornada un total de 42 servicios con una frecuencia aproximada de 20 minutos entre cada uno y un tiempo total de recorrido de una hora.

La movilidad femenina en González Catán

La movilidad femenina en González Catán se caracteriza por presentar patrones bien marcados que limitan los desplazamientos como consecuencia de la desigual distribución de servicios y la falta de inversión en políticas de transporte que contemplen las necesidades de movilidad de las mujeres- madres.

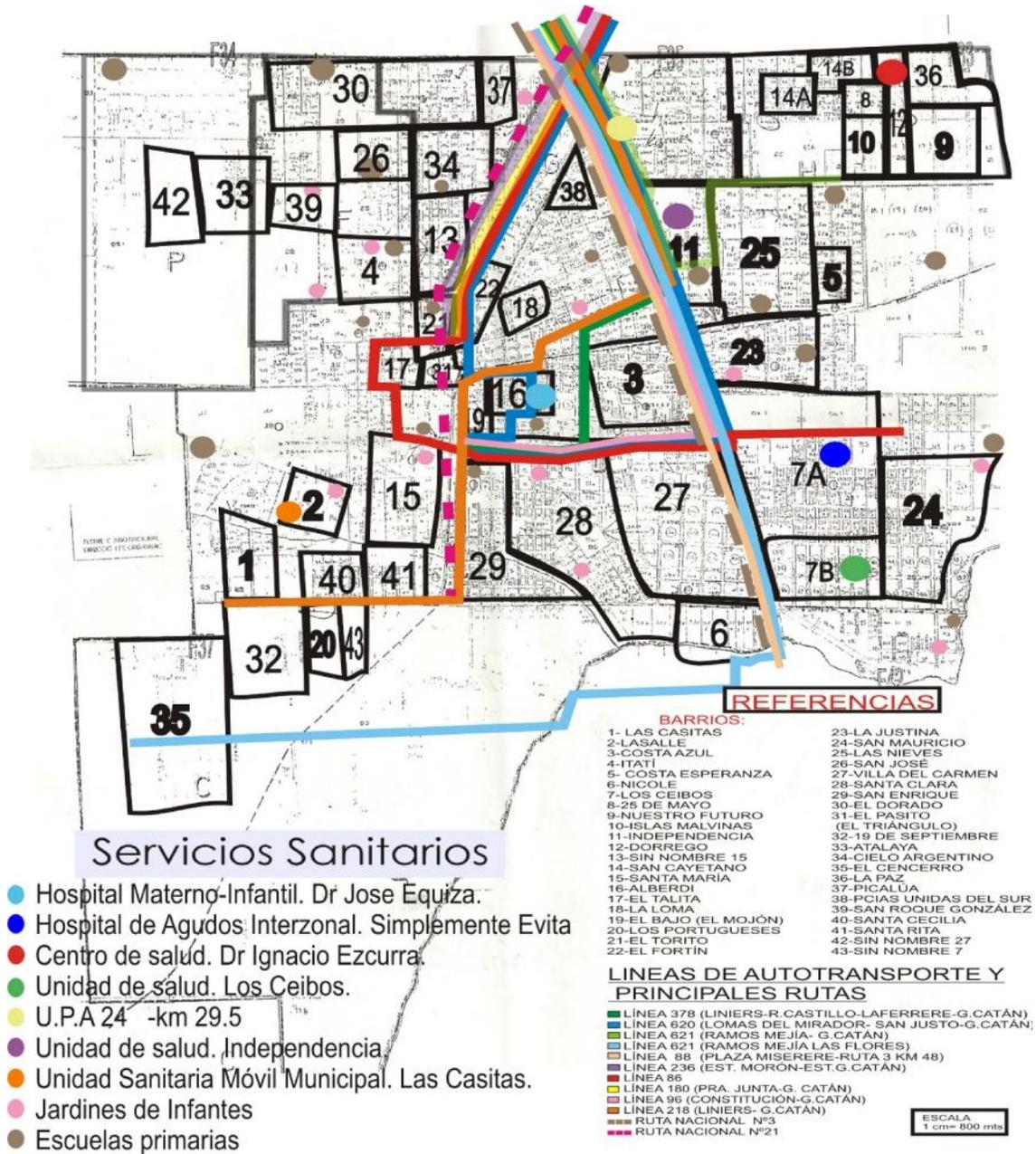
En términos generales la movilidad cotidiana presenta diferencias por género y estrato socioeconómico (Díaz Muñoz, A; 1989), basadas principalmente en las heterogeneidades en los roles al interior de las familias, donde históricamente predominó un modelo de hombre proveedor y mujer cuidadora. En el contexto de pobreza analizado, la inserción laboral de las mujeres resulta más dificultosa, como consecuencia de los bajos niveles educativos alcanzados que limita el acceso a empleos más calificados, lo cual junto con las deficiencias en la disponibilidad de servicios de cuidado, educativos y fundamentalmente en la infraestructura de transporte, incrementa los costos económicos y temporales de los desplazamientos, provocando que para estos sectores poblacionales la pobreza de tiempo sea una de sus rasgos principales (Esquivel V, 2015)

Dicha movilidad responde a actividades vinculadas a la organización del hogar y el cuidado de los niños pequeños, razón por la cual es una movilidad encadenada, que incluye la combinación de distintos modos de transporte; limitando los desplazamientos y obligando a las mujeres a desarrollar estrategias que les permitan mejorar la gestión del tiempo, fundamentalmente reduciendo su radio de acción dentro de los límites de sus propios barrios, a fin de poder recorrer las distancia a pie o en colectivo. (Redondo, S; 2012).

El ¿acceso? Al transporte y a los servicios demandados

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 escasas calles pavimentadas, lo cual genera situaciones de aislamiento e inmovilidad para sus residentes, 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. Tal como se mencionó, en la localidad de González Catán parte de las necesidades de movilidad es cubierta por líneas de colectivos 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.

Localización de barrios, principales rutas de transporte automotor, líneas de colectivo que recorren la localidad, servicios sanitarios y educativos.



correo electrónico: redondosolange@gmail.com