

LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES DE CLASE MEDIA EN EL PARTIDO DE LA MATANZA: ANÁLISIS DEL CASO DE SAN JUSTO A PARTIR DE INSTRUMENTOS Y MÉTODOS CUALI Y CUANTITATIVOS

DMUCHOWSKY, Jimena

jimena.dmuchowsky@gmail.com

CETAM, FADU - UBA

Resumen

En las últimas décadas comenzó a problematizarse en el campo disciplinar de la movilidad, la observación, el entendimiento y la sistematización de las elecciones modales de las mujeres a través de diversas herramientas y procedimientos, concentrándose en las motivaciones, se ha convertido en objeto de numerosas investigaciones, a fin de intentar comprender y elaborar patrones que expliquen sus conductas.

Resulta interesante indagar respecto a los viajes segregados según el género, en particular, las elecciones modales de las mujeres de clase media, ya que se trata de una población que no ha sido contemplada como objeto de indagación en los estudios locales de movilidad realizados con anterioridad en el partido de La Matanza; un partido caracterizado por las desigualdades socioterritoriales en su interior, entre las localidades consolidadas del primer cordón y aquellas áreas con deficiencias de servicios en las segunda o tercer corona.

Para ello partimos de dos presupuestos: la movilidad de las mujeres está orientada al uso de transportes públicos o modos activos, en detrimento del automóvil particular, reservado en su mayoría para las elecciones de los hombres; estas

elecciones estarían relacionadas con los motivos de los viajes, donde pareciera que las mujeres realizan mayor cantidad de viajes para satisfacer actividades no laborales, es decir, del ámbito doméstico, por lo general emplazadas en las cercanías de sus residencias.

En este sentido, en el siguiente trabajo, se propone analizar la movilidad de la población femenina en la Región Metropolitana de Buenos Aires, particularmente en el partido de La Matanza, a partir de la reconstrucción de instrumentos y métodos cuantitativos datos de encuestas de movilidad y cualitativos como entrevistas semiestructuradas realizadas a las usuarias. A través de las encuestas se buscará analizar las elecciones modales y los motivos de viajes a fin de presentar patrones de movilidad, mientras que a partir de técnicas cualitativas se profundizará sobre las prácticas y percepciones femeninas, proponiendo reflexionar sobre las continuidades y diferencias que mostrarían ambos análisis.

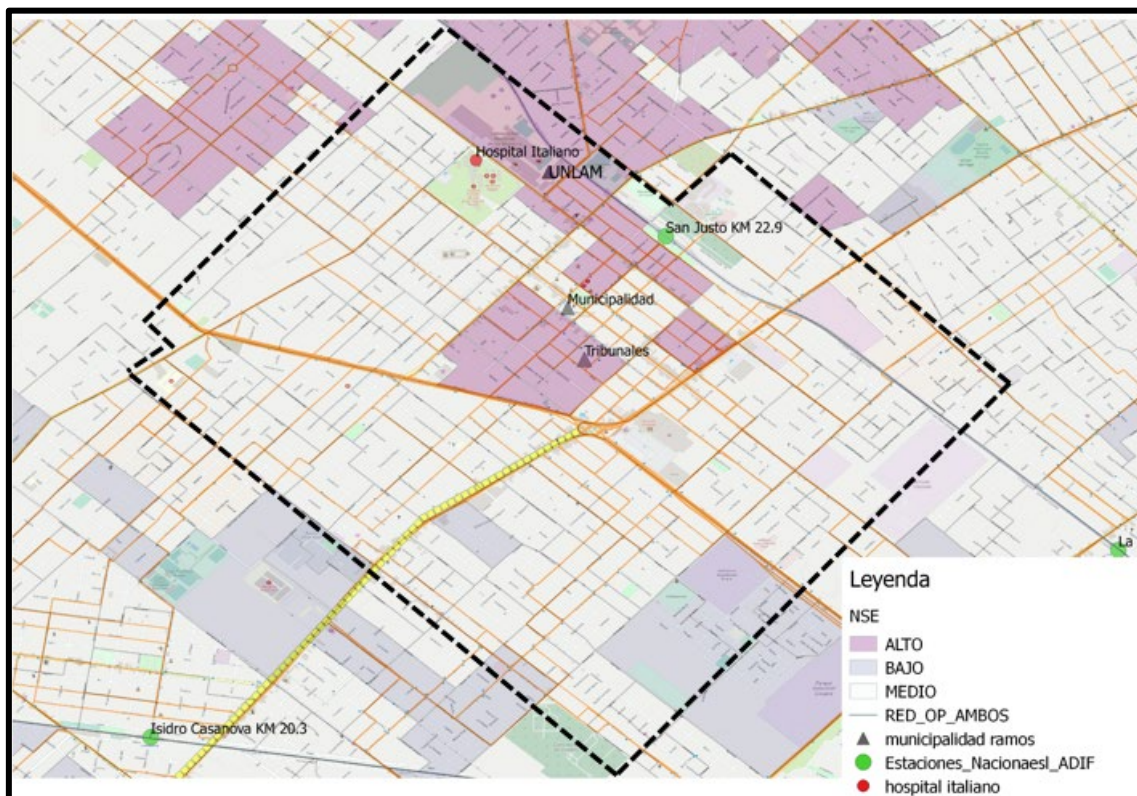
Palabras clave

Movilidad, Género, La Matanza, Técnicas cuantitativas, Técnicas cualitativas

Introducción

El interés de este trabajo está orientado a las elecciones de las mujeres de clase media tal como lo muestra el Mapa N° 1 donde se observa mayoritariamente población correspondiente a esos ingresos, ya que se trata de un segmento poblacional que aún no ha sido lo suficientemente estudiado en relación a su movilidad dentro de la Región, ni en dicho municipio, que se caracteriza por contar con territorios desiguales y de alta complejidad para comprender las dinámicas que allí tienen lugar, para lo cual se decidió seleccionar la localidad de San Justo, por ser cabecera de partido y presentar características de una localidad urbana consolidada. Al emplazarse en lo que corresponde a Matanza I, se encuentra en un territorio con alta cobertura de servicios, con buenos niveles de recaudación y oferta de equipamientos político administrativos, judiciales, establecimientos educativos de todos los niveles, hospitales de gestión pública y privada, locales comerciales, etc.

Mapa N° 1: Nivel socioeconómico San Justo



Fuente: elaboración propia en base a CENSO 2010

Los estudios de movilidad desde una perspectiva de género

En las últimas dos décadas, en el campo de los estudios territoriales y de la planificación del transporte, se introdujo un giro hacia una nueva concepción de los desplazamientos, se comienza a conceptualizar la movilidad, y los sujetos que los llevan adelante, se convierten en objetos de estudio. En este sentido, se incorporarán nuevos enfoques y técnicas, tendrán lugar estudios sobre determinados grupos sociales específicos como las mujeres, los ancianos, los inmigrantes, etc. Si bien pueden rastrearse antecedentes desde la década del '60 del siglo XX, dichas investigaciones estaban enfocadas en los usos y los tiempos de desplazamiento de las mujeres. En la actualidad, estos se expanden hacia los motivos, las elecciones modales¹, y otras variantes que buscan profundizar sobre los patrones y conductas de movilidad.

¹ S refiere a la elección del modo para realizar los desplazamientos -transporte público, transporte privado o activo (bici-peatonalidad)-

Jirón y Zunino en su trabajo sobre movilidades en América Latina (2017), plantean que ha habido un aumento gradual en la participación de las mujeres no sólo en el transporte y el viaje como usuarias, sino también como trabajadoras de transporte y como investigadoras en el campo. A su vez, en los últimos años, la investigación sobre género y movilidad se ha ido enriqueciendo como un campo interdisciplinario, incluyendo temas tan variados como transporte y planificación, teoría cultural, filosofía feminista, teoría del desarrollo y teoría postcolonial. Es necesario también hacer la salvedad de que la planificación y la investigación del transporte en actividades ocupacionales, no domésticas, siguen mostrando un sesgo patriarcal. De esta manera se plantea que en los desplazamientos cotidianos existen importantes sesgos de género debido a las actividades múltiples que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada (Sheller, 2008; García Palomares, 2008). La ampliación de roles de las mujeres, incluyendo lo reproductivo y lo productivo, apareja obligaciones múltiples: cuidar a los niños, mantener el hogar, comprar los bienes para el consumo familiar y generar dinero para hacerlo (Lazo y Contreras, 2009). Este hecho tiene correlato en la experiencia de dificultades asociadas a la diversidad de viajes hechos durante la jornada. Las mujeres pasan más tiempo en roles reproductivos, tienen una accesibilidad espacio temporal más restrictiva, así como horarios y cadenas de actividades más complejas, donde tienden a acomodar sus horarios para adecuar su trabajo y sus diversos roles ((Jirón y Zunino, 2009; Uteng, 2012).

En este sentido, diremos que las tareas cotidianas de cuidado se llevan a cabo en el ámbito doméstico y durante mucho tiempo han permanecido invisibles y no reconocidas públicamente consideradas como parte “natural” de la condición femenina, como parte “natural” de la división del trabajo por género. Dentro del hogar, son las mujeres adultas jóvenes quienes tienen la responsabilidad central y quienes dedican más tiempo a las tareas involucradas. Se trata de cuidar a los bebés, niños y niñas, a los/as ancianos/as y enfermos/as, a los hombres adultos, a ellas mismas. El aumento en la participación laboral de las mujeres no produce automáticamente una redistribución del trabajo de cuidado, que implicaría una disminución de la desigualdad de género. Antes bien, produce una sobrecarga de trabajo cotidiano de las mujeres que deben combinar el trabajo remunerado con el trabajo doméstico de cuidado sin remuneración. También lleva a una mayor desigualdad entre mujeres (Faur, Jelin, 2013). En países latinoamericanos, existe una alta dependencia o demanda y baja disponibilidad de sistemas de transporte público, lo que genera en muchos casos la existencia de sistemas informales.

Por otro lado, Gutiérrez y Reyes (2017) recuperan a Tobio (1995), con su idea de que el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos -los hombres- efectúan los desplazamientos pendulares de largo alcance y otras -las mujeres- de corto alcance. De esta

manera, la segregación puede manifestarse permitiendo o restringiendo el acceso, de derecho o de hecho, en el caso de las mujeres a ciertos espacios, que suelen estar asociados a la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, que constituyen la base del poder y reconocimiento social.

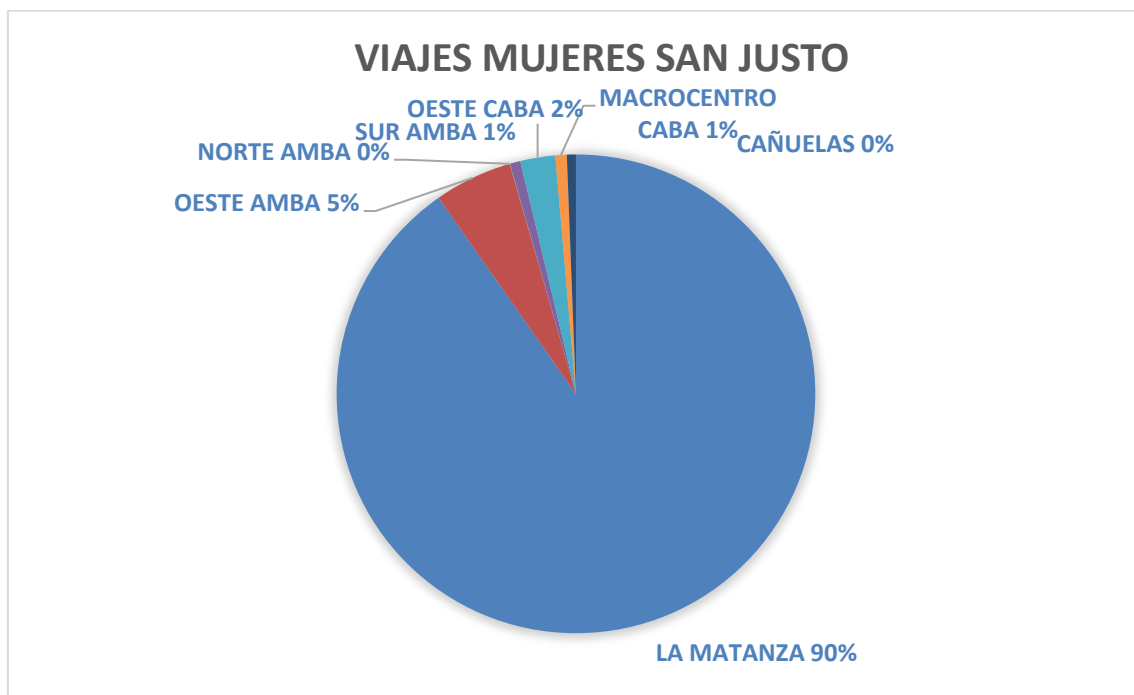
En el estudio de Cebollada (2009), se parte de la presunción de que las mujeres tienen menos acceso a la licencia para conducir y que su movilidad depende del uso del transporte público o la movilidad activa (no motorizada), seguramente relacionado a las actividades de la órbita doméstica de las cuales se ocupan, tales como las compras, el acompañamiento de los hijos a las instituciones educativas o a los centros de salud, actividades que suelen satisfacerse en las inmediaciones a la residencia. A su vez, hay que destacar que el automóvil es altamente selectivo en su uso, mientras que los medios alternativos tienen un carácter más igualitario: el desplazamiento por medios no motorizados se caracteriza por su universalidad, ya que todos los individuos lo practican. Por su parte, los modos de transporte públicos se definen por su carácter democrático al ser accesible independientemente de las características sociales de los usuarios. El auto particular presenta importantes desigualdades sociales en su uso no sólo porque en las ciudades los patrones de movilidad se encuentran asociados a su empleo, sino porque los servicios de transporte público muestran deficiencias en la cobertura y servicios prestados, y no se adecúan a las necesidades de los usuarios dependientes como las mujeres, los niños o los adultos mayores.

Los distintos roles que se distribuyen a mujeres y hombres por motivos de género suponen que cada sexo tiene una relación diferente ante el vehículo privado o, en otras palabras, las desigualdades en el reparto de los recursos domésticos, considerando el automóvil como uno de éstos.

La movilidad femenina a partir de las encuestas

La movilidad de las mujeres presenta algunas características particulares que la diferencian de la movilidad de los hombres como por ejemplo, las mujeres se desplazan en etapas con múltiples paradas, y su radio de circulación suele ser menor, es decir, sus desplazamientos suelen ser más cercanos a sus domicilios. A su vez, los motivos mayoritariamente están asociados a tareas de cuidado o no ocupacionales en detrimento de actividades laborales remuneradas.

Gráfico N° 1: Destino de Viajes desde San Justo



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta BRT Matanza 2014

A partir del análisis de los destinos de los viajes desde San Justo encontramos que la mayoría se realizan en el interior del municipio (90%), mientras que los otros destinos se muestran con una presencia del 5% o menos. En segundo lugar, aparece el destino Oeste RMBA (al que se sumaron luego Haedo y Ciudadela), donde se observa mayor cobertura de líneas de transporte que lo comuniquen en comparación con otros destinos como el Sur o el Norte de la RMBA donde es casi inexistente la conexión directa sino que es preciso realizar trasbordos. Aparece una pequeña participación de viajes hacia CABA (1%), al oeste de la ciudad (2%) y al macrocentro (1%) donde hay algunos ramales de líneas como el 88, 96, 180 que llegan a destinos en la capital y finalmente aparece Cañuelas como destino ya que es la terminal de una de las líneas que realiza el recorrido más largo, el 88, desde Once hasta dicho destino y circula tanto por Ramos como por San Justo.

Gráfico N° 2: Motivos de viajes desde San Justo



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta BRT Matanza 2014

En el caso de San Justo, la mitad de los viajes de las mujeres se realizan con el motivo 'Hogar' (51%), ya que en esta ciudad también se observan destinos laborales, sobre todo ligados a las administraciones del municipio; la salud, por la presencia de hospitales y sanatorios; educativos, por la presencia de escuelas y la universidad; comercios y fábricas, entre otros, que funcionan como atractores de viajes para la población que se desplaza desde diversos destinos. En segundo lugar aparece el motivo 'Trabajo' (23%), siguiendo con la lógica de análisis anterior, si bien se trata de un centro consolidado, la presencia de usos residenciales explicaría las causas de que haya una participación elevada de este motivo. Los siguientes motivos presentan una participación menor al 10%: 'Social/Recreación' (7%); 'Educación' (6%); 'Salud' (4%), 'Personal y Tramites' (4%), 'Acompañamiento' (2%) y 'Compras' (1%). Los motivos deporte, otro y culto fueron descartados porque presentaban información menor al 1%.

Tabla N° 2: Distribución modal por género en San Justo

Modo	Femenino	Masculino
Automóvil particular	1,36%	23,45%
Automóvil acompañante	4,69%	7,03%
Remis	1,45%	0,29%
Colectivo	58,38%	47,93%
Subte/premetro/tranvía	1,42%	0,23%
Ferrocarril	1,07%	1,26%
Chárter	0,37%	0,72%
Bus empresa	0,00%	0,49%
Transporte escolar	0,23%	0,47%
Motocicleta	0,17%	2,18%
Bicicleta	0,00%	1,02%
A pie	30,85%	14,92%
Total general	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia en base a enmodo 2009-2010

En el caso de las elecciones modales, para el uso del automóvil particular, se observa una clara preeminencia de los hombres (23,4%) por sobre las mujeres (1,36%). Para el automóvil acompañante, se observa una mayor participación de hombres (7%) que de mujeres (4,7%).

En el uso de modos semi públicos, como remises, la participación de las mujeres (1,45%) es más elevada que la de los hombres (0,29%). El empleo del

modo colectivo es muy elevado en ambos casos, para las mujeres su elección supera el 50% (58,38%) y en los hombres es cercano al 50% (47,9%). En este caso, el uso de modos como subte y premetro es apenas más elevado en las mujeres (1,42%) que en los hombres (0,23%). La participación en el uso del ferrocarril se mantiene pareja en ambos casos.

Para el uso de chárter o buses de empresas, los hombres siempre presentan mayor participación. Para el uso del modo de transporte escolar, en el caso de los hombres pareciera un poco más elevado, aunque en las encuestas generales siempre son valores equiparados.

Para el uso de motocicleta está más generalizado en el caso de los hombres (82,18%) que en las mujeres (0,17%).

Finalmente, para los modos activos, la bicicleta pareciera tener más participación entre los hombres ya que no hay registros para las mujeres, y el modo a pie hay una prevalencia de mujeres (30,8%) por sobre hombres (14,9%).

La percepción de su movilidad de mujeres de clase media en San Justo

En vistas a aportar mayor diversidad al estudio, para la selección de las entrevistadas, se intentó balancear entre quienes tuvieran hijos y quienes no, quienes usaran automóvil particular y quienes no, o quienes usaran transporte público frecuentemente. A su vez, se intentó cubrir aunque sea una entrevista de algunos casos particulares, como por ejemplo mujeres que usaran moto, bicicleta, o que trabajaran cerca o lejos de sus hogares con la finalidad de aportar visiones más diversas.

Entrevistadas entre 20 – 34 años

Las mujeres entrevistadas más jóvenes, plantean que diariamente tienen como mínimo tres actividades y en algunos casos hasta cinco. Dos de ellas trabajan cerca de sus domicilios, aproximadamente entre 30 y 40 cuadras, y las otras dos tienen sus trabajos más lejos, a 100 cuadras aproximadamente, de esto dependerá que en los primeros dos casos, puedan entrar y salir varias veces por día de sus casas y en los últimos dos, salgan por la mañana y vuelvan a la noche.

De las cuatro, tres son profesionales y una está estudiando, para cursar sus estudios, o en los otros casos para tomar clases especiales o seminarios de perfeccionamiento suelen desplazarse grandes distancias hacia CABA por ejemplo.

En relación a las actividades no ocupacionales, compras donde viven, en San Justo o Ramos, en cambio para las salidas de esparcimiento si bien es su mayoría prefieren hacerlo por la zona, suelen moverse hacia CABA.

En general plantean que tuvieron que adaptarse a los lugares donde estudiar o a las ofertas laborales que se les presentaban, pero dentro de las posibilidades, privilegiaron, al menos, trabajar cerca de su casa, ya que todas concuerdan en estar cómodas en el lugar donde viven y desarrollan sus actividades en la actualidad.

Todas las entrevistadas emplean varios modos de transporte por día, según los destinos o actividades que deban desarrollar: colectivo, remis, *uber*, bici, subte, tren, caminan, sólo una de ellas tiene auto propio, aunque suele dejarlo en algún lugar estacionado y de allí se mueve en transporte público. Una de las que es madre, plantea que si tiene que moverse de noche o con los chicos, prefiere usar el remis para estar más cómoda ya que viajar en colectivo se le dificulta:

El transporte público generalmente lo uso de día, para ir a trabajar o ir de mi mama, sin la nena, si voy con ella no suelo ir en transporte público, suelo ir en remis, porque me da miedo, la inseguridad del transporte público, para no estar esperando (Julieta, 31 años).

Respecto al uso del automóvil particular, sólo una de las entrevistadas tiene uno propio, que adquirió a partir de ahorro luego de muchos años de usar transporte público (que sigue usando de todas formas), a fin de poder disminuir los tiempos para trasladarse a diversos lugares donde tiene actividades o para llegar más rápido y segura a la noche cuando vuelve de cursar o si tiene que cargar peso:

En el transporte público no puedes cargar cuatro millones de cosas, yo que hago los mandados, llevo los libros, la ropa, todo metido adentro del auto, ya no lo puedo hacer. La mayoría en mi familia tiene auto porque es más cómodo, mi hermana estudiaba en capital y trabajaba, salir a las 11 y después ¿Cómo volves? Aparte los días de lluvia, madrugaba, cinco, seis de la mañana, el problema es en invierno, con la lluvia, vas cargado con mil millones de cosas (Corina, 32 años).

Todas manifestaron que les gustaría tener auto para poder acortar los tiempos de viaje y tener más independencia para movilizarse, aunque si pudieran elegir preferirían el transporte público. Si bien todas preferirían usar el transporte público, plantearon algunos cambios que le harían para mejorar su servicio: frecuencias, más cantidad de servicios; que mejore la calefacción y el aire; el valor del boleto es muy elevado; cambio en el diseño interno de los coches ya que son un poco incomodos para viajar trasportando niños.

Respecto del uso de bicicleta, una de las entrevistadas dice usarla mucho, sobre todo cuando el clima es ameno, ya que para ir a trabajar tiene recorridos

más cortos, de 20 o 30 cuadras, y prefiere ir por calles internas ya que la circulación por la ruta le da cierta inseguridad:

Con la bici te quieren llevar puesto, a veces voy por Camino de Cintura y no, correte que te paso por encima. Yo que la uso por Camino de Cintura no te la recomiendo, pero a veces salgo muy apurada a los lugares que voy y viste que es en diagonal y me simplifica el trayecto que ir por adentro porque voy directo pero la paso mal porque me tocan bocina, no sé cuánto voy a durar ahí, uso luz, uso casco, trato de cuidarme con lo que puedo, pero por adentro no hay drama, de noche es hermoso porque no hay tráfico (María Sol, 26 años).

Todas coinciden en que se mueven mucho y que en comparación con otros miembros de su familia se mueven más y que la movilidad de los hombres es distinta ya que suelen emplear modos privados.

En relación a la movilidad al interior del municipio, consideran que en el centro de San Justo es más fácil usar el transporte público o caminar ya que hay mucho congestionamiento de tránsito, está el estacionamiento medido y la peatonal, que hacen más compleja la situación. También depende de la hora, en hora pico, el tránsito suele ser muy complicado, sin embargo, en los barrios periféricos lindantes a la ruta, moverse en transporte público resulta muy complicado, ya que no hay tantos servicios, de noche baja la frecuencia, es peligroso, con lo cual siempre resulta más sencillo ir hasta la ruta y de allí acceder a alguna línea que circule por el metrobús que la conecte con el destino:

Tienen horarios, si conoces los horarios los puedes tomar bien... No sé si tienen mucha cobertura, yo en este último tiempo precisé ir mucho a Morón y no tengo un colectivo a Morón ni a Casanova, solamente Ramos, San Justo, Atalaya o el 49 que va para Primera Junta. Si tengo que ir a Casanova no tengo nada. Si tengo que ir a Merlo tengo que ir a Ramos y tomarme uno a Morón (Jaqueline, 25 años).

Finalmente, entre las medidas que se observan en la ciudad mencionaron: implementación del sistema sube; nueva señalización de paradas, después de varios años de no estarlo; el metrobús la matanza, que agilizó la circulación del transporte público aunque no llega a la avenida General Paz :“Ahora hicieron el metrobús, no llega a General Paz, eso está mal diagramado porque si hubieran querido hacerlo bien tendría que haber llegado a General Paz” (Julieta, 31 años); la peatonal, que trajo algunos inconvenientes en la circulación de los transporte para los pasajeros que no podía ubicarse; cambios de manos de algunas calles que no fueron debidamente comunicadas a los vecinos.

Entrevistadas entre 35-44 años

Las entrevistadas de este rango de edades se asemejan en que realizan varias actividades por día, por lo menos tres, trabajan cerca de sus casas por decisión propia después de haber vivido en lugares más lejanos (una en el centro de capital y otra en Laferrere), sin embargo, una de ellas tiene hijos, lo cual repercute en que su movilidad sea en etapas y entre y salga varias veces por

día de la casa para cumplir con los horarios de su trabajo y llevar y recoger a sus hijas, mientras que la otra suele organizar su día saliendo por la mañana y volviendo a la noche y sólo vuelve a salir para hacer alguna compra o hacer deporte.

Como decíamos previamente las actividades ocupacionales las realizan cerca de sus casas, y las no ocupacionales como compras, médico, las actividades de los chicos, también prefieren hacerlas cerca, salvo si tienen alguna salida a capital. Si se mueven en pocas cuadras lo hacen caminando, si no es de noche, sino por temas de seguridad van con el auto.

Ambas están conformes con los lugares donde viven y realizan sus actividades. También coinciden en que si van a capital prefieren usar transporte público porque es más cómodo moverse con esos modos, sin embargo, si pueden elegir, la que tiene hijos prefiere usar su auto. Las dos hace poco que aprendieron a manejar, una de ellas lo compró con ahorros ya que estaba muy cansada de viajar y quería disponer mejor de su tiempo, mientras que la otra lo recibió como un regalo para poder desplazarse mejor con sus hijas:

Aprendí a manejar hace cinco o seis años, mi marido me regaló el curso, se cansó de hacerme de remisero, ya con tres nenas era más complicado, entonces tuvimos la posibilidad de poder comprar un auto más cómodo, y este era o te lo quedas vos o se vende, entonces aprendí y recién al año lo empecé a usar (Carla, 39 años).

En ese sentido, la misma entrevistada sostenía que usa el transporte público para distancias largas porque está acostumbrada a usar el auto en distancias cortas y lo prefiere por comodidad y seguridad, mientras que la otra si pudiera elegir preferiría usar transporte público, y no manejaría:

Si tuviera que elegir la verdad que transporte público, si fuera más cómodo porque me estresa mucho manejar, prefiero el transporte porque me desliga de la responsabilidad de manejar, manejo porque por una cuestión me da la comodidad porque te subís al auto y ya está. Me estresa mucho manejar porque la calle está muy complicada te tiran el auto encima, los peatones te cruzan por cualquier lado... manejo porque me queda cómodo, pero si yo tengo que ir al Luna Park a ver un espectáculo la vuelta es un quilombo, no hay frecuencia de transporte, cuando no tenía el auto no iba, porque ya pensar en todo lo que era volver, lo único que anda de noche es el 88 y sale de plaza once no es una zona muy grata para estar (Elisa, 35 años)

Respecto a la accesibilidad al transporte público, las dos cuentan con líneas que pasan cerca, a media o dos cuadras, sin embargo la frecuencia no es buena, para la que vive del otro lado de camino de cintura, para poder acceder a mejores líneas con más frecuencia debe desplazarse hacia la ruta, que está a seis cuadras y de noche sería peligroso caminar sola por esa zona, la otra que vive sobre una avenida en una zonas más céntrica de San Justo, puede acceder mejor al transporte pero manifiesta que en hora pico es muy difícil conseguir transporte y a la tarde depende la hora puede que no pasen servicios tan seguido:

Si no tengo el auto, si me manejo en colectivo para ir a trabajar, tengo la posibilidad de tomarme el colectivo acá a una cuadra y media y me deja a tres del trabajo, según a donde tengo que ir yo opto por ir en colectivo, por cosas del colegio voy mucho a ciudadela al mayorista y a veces los sábados es un caos, me tomo el 174 que me deja a una cuadra, si puedo evitar el auto que no estoy corriendo, lo hago, porque después para estacionar, si tengo que ir a Morón, me voy en colectivo, ya se que es un caos dejar el auto en cualquier lugar, según a donde vaya (Carla, 39 años).

En relación a su percepción de su movilidad, la entrevistada que tiene hijos considera que se mueve mucho para combinar las múltiples ocupaciones que realizan ellas y sus hijas, mientras que la otra entrevistada plantea que antes se movía más, pero que en la actualidad se mueve poco, sólo para ir a trabajar y para ir al gimnasio, en auto.

Si el transporte público tuviera cambios lo usarían más: pasaje muy caro, frecuencia, higiene, cobertura para algunas zonas.

En relación a como es moverse en la ciudad, las dos acuerdan en que es más cómodo caminar, porque se pierde mucho tiempo esperando el transporte, hay mucho tránsito y problemas de circulación. El transporte público es incómodo, reconocen que se ha expandido mucho el parque automotor y que no hay planificación en ese sentido.

Entre las medidas observadas mencionan: metrobus la matanza, que coinciden en que mejoró la circulación; cambio en el sentido de las calles con nuevos giros, de los cuales son fueron informadas y dificultan la movilidad; nuevo semáforos; nuevos refugios acompañando los del metrobus.

Entrevistadas entre 45-60 años

En primer lugar diremos que las entrevistadas coinciden en realizar dos tareas diarias, una tiene que ver con cuestiones laborales y la otra con cuestiones domésticas.

Para sus actividades laborales, su movilidad se da en las cercanías de sus casas, a 10 o 15 cuadras, salvo una de ellas que para uno de sus cargos docentes debe desplazarse hasta 60 cuadras lo que representa media hora de colectivo aproximadamente. Si bien al comienzo de sus carreras tuvieron que adaptarse, luego priorizaron tener trabajos más cerca de sus domicilios para poder moverse por la zona.

Para las actividades no ocupacionales, como compras, ir al médico, gimnasio, también eligen lugares que estén cerca de sus casas. En tanto si se trata de una salida podrían ir a capital, aunque siempre prefieren ir acompañadas, para todas es raro salir solas y si lo hacen y vuelven en remis.

En general coinciden en que están conformes con el lugar donde viven y realizan sus actividades, sólo una de ellas plantea que podría vivir en capital,

ya que tiene comercio y así sería más fácil acceder a lugares para conseguir insumos.

Para desplazarse diariamente todas utilizan colectivo o viajan en el auto de algún familiar que las lleva o las pasa a buscar por sus lugares de trabajo. Ninguna de ellas maneja o tiene auto propio, pero si pudieran elegir todas prefieren viajar en auto particular. De los modos que ellas emplean, prefieren el colectivo y si fuera posible quizás otros modos como el subte porque lo ven más rápido y seguro.

Como se mencionó con anterioridad, no tienen auto propio, sin embargo el aprender a manejar es una cuenta pendiente que tienen y les gustaría usarlo ya que consideran que les daría mayor independencia. Una de ellas está pagando un plan como modo de ahorro para poder tener un auto en breve:

Si lo estoy pagando, estoy en un plan de pago, se manejar pero no tengo registro...para manejar con el auto para desplazarme para el trabajo y las otras actividades y uno para invertir en algo, como modo de inversión y el plan de pago era el modo en el que podía acceder entonces estoy pagando ese plan... un tema viajar más cómoda, el uso del tiempo de otra forma, no depender de un transporte para desplazarme, me cansé de viajar en transporte público..comparo cuando alguien me acerca y es más rápido (Viviana, 50 años).

Respecto del transporte público, todas tienen alguna parada cercana, entre media y dos cuadras. Sin embargo, para las que viven en el centro tienen acceso a más líneas o mejores frecuencias, en cambio las que viven en barrios periféricos resaltan el problema de la frecuencia o que deben caminar más cuadras para poder acceder a tomar más líneas:

La ubicación de mi casa es muy buena, a unas cuadras esta Provincias Unidas, y ahí tenés cualquier colectivo, no tengo que hacer grande cantidad de cuadras para tener un transporte... cuando vuelvo de noche que salgo 11 menos cuarto me vienen a buscar porque si pierdo el colectivo que es el 242, irme caminando sola no me da, y ahí si tenés un problema porque tarda más, si pierdo uno que pasa 11 menos cinco ahí se complica porque no aparece uno pasa un rato (Rita, 58 años).

Si salen de noche se reitera la idea de que recurrirían a usar remis o *uber*. En este sentido, si el transporte tuviera algunos cambios, plantean que lo usarían más. Entre los cambios que le harían se encuentran: frecuencia; las tarifas elevadas; la comodidad del servicio en relación al aire o calefacción o en el diseño como por ejemplo mejorar la movilidad para los discapacitados o los escalones y la altura para subir o bajar:

Si fuesen los escalones más bajos, si parasen en las paradas, si fueran los colectivos como afuera que son más bajos, bien planos... a mí me paran a cinco metros del cordón, si para tranquilo pero yo no voy a subir, es incómodo, esos asientos que te pone ahora al costadito (María Elena, 58 años).

En términos generales consideran que su movilidad es normal, y que aunque no noten mucha diferencia en la movilidad con los hombres si ven que las elecciones son distintas ya que ellos prefieren usar modos privados.

Finalmente en relación a la movilidad en la ciudad, todas plantean que no es cómodo moverse, lo más práctico parecería ser la movilidad a pie y luego la movilidad pública, ya que el ingreso de los autos se dificulta por el congestionamiento y los problemas para estacionar. Esta situación se ve en el centro, sin embargo, a medida que nos alejamos del centro reconocen la necesidad de modos privados para moverse mejor:

Cambió la tranquilidad de la zona, tenés tres líneas de colectivo que pasan, esa tranquilidad de zona de barrio, eso se acabó, el colectivo te pasa por arriba... Si me tengo que remontar hace 30 años cuando yo me vine a vivir acá, estaba pensado para transporte privado y después fue cambiando y ampliándose para lo público porque se pusieron más líneas de colectivos, se implementaron más remises en la plaza entonces que ahí se cambió la perspectiva, a principio era más chiquito... no hubo gran planificación se fue haciendo a los ponchazos me parece, creo de eso adolece (Rita, 58 años)

Entre las medidas que observaron en el último tiempo se encuentran: la peatonal, que para los comerciantes no fue muy positivo ya que no lo ven muy atractivo, no hay lugares para comer o tomar algo, sino que son todos locales con persianas ciegas y de noche o los fines de semana no tiene vida y trajo algunos problemas por los cambios de los recorridos de los colectivos; nuevos refugios para las paradas; el metrobus La Matanza, que para los usuarios agilizó mucho pero a los comerciantes no los benefició ya que la gente ya no camina tanto como antes para tomar los transportes por allí; cambios en las manos de calles:

Cualquier peatonal del mundo que recorres tiene lugares para tomar algo, son bonitas, tenés plantas, tenés flores lindas, tenés cosas lindas para ver, te podes sentar a tomar un café, hasta en Mar del Plata... acá en la peatonal no hay nada para sentarte a tomar nada, los comercios están cerrados, tienen todas persianas ciegas, no es un lugar que decís que aprecias algo, al contrario cortaron tanto el transporte que ni siquiera la gente transita mucho. A nivel comercio fue peor, no es cómodo para la gente, porque el que viene donde deja el auto... el metrobus alejó, al centro comercial afectó porque la mayoría paran en el shopping y al gente tiene que venir exclusivamente al centro comercial, alejó a la gente, no es lo que era antes que te bajabas en el centro de San Justo, y esperabas en el centro de San Justo (María Elena, 58 años).

Entrevistadas más de 60 años

La entrevistada de este rango etario es una mujer que aún no está jubilada y mantiene una vida muy activa. Tiene un comercio de comida que atiende todos los días. Sus actividades diarias están asociadas a esa actividad

principalmente, atender proveedores, ir a comprar mercadería, sumado a hacer tareas domésticas, ir al gimnasio o al médico. Todas las realiza cerca de su casa y preferentemente caminando, lo más lejano que se desplaza son 20 cuadras aproximadamente. Tiene cuatro hijos, pero todos son mayores y ya tienen sus propias familias con lo cual no dependen de ella.

Como adelantábamos, las actividades ocupacionales las realiza cerca de su domicilio, el local está al lado de su casa y las compras las hace por la zona, caminando. Las otras actividades como puede ser hacer otras compras personales, ir al médico, hacer trámites, usa transporte público, y para las salidas, por lo general se desplaza a Capital Federal y prefiere ir acompañada o en remis:

Camino 40 cuadras por día, cuando no camino la mitad y busco precio, hago eso, yo soy la mujer orquesta, vengo de hacer las compras y armo todo... los tramites están dentro de los mandados (Cristina, 70 años).

Pudo elegir donde realizar sus actividades aunque si pudiera cambiar algo, preferiría mudarse a un lugar más céntrico como Ramos Mejía porque donde esta ella es una zona inundable.

Como no tiene auto y nunca aprendió a manejar porque le da cierto temor, se mueve en transporte público y prefiere emplear colectivo por sobre otros como por ejemplo el remis porque en los últimos tiempos se ha vuelto muy caro.

El transporte público más cercano está a una cuadra, le resulta útil porque las líneas que pasan por allí la llevan a los destinos que ella recorre que son cercanos, sin embargo si tiene que salir de noche o ir a lugares más lejanos recurre a usar remis porque no tiene transporte que le proporcione conectividad y sea accesible.

En términos generales considera que se mueve mucho y en comparación con otros miembros de su familia también, y de los hombres registra que en general tienen movilidad propia.

Finalmente, en relación a la movilidad en la ciudad, considera que es incómodo para los automóviles porque hay mucho tráfico y problemas con el estacionamiento, aunque por los mismos motivos de que las arterias están colapsadas, el transporte público se vuelve incómodo para desplazarse, lo mejor considera que es caminar:

A San Justo no se puede ir en auto, San Justo ha crecido mucho, el transporte público también está complicado porque cambiaron los recorridos no vienen por Arieta.. es un problema en la hora pico para los colectivos que van para los kilómetros porque los colectivos vienen re llenos y no paran (Cristina, 70 años).

Entre las medidas que reconoce en el municipio señala: el metrobus, aunque observa el problema de las frecuencias; la peatonal, que según ella ve bien porque siempre hay movimiento; cambios de manos de calles.

A mi me gusta la peatonal, veo mucha gente caminando...no se cómo hacíamos para caminar por ahí antes...donde termina la peatonal no se puede caminar, y siguen estando los puestos, eso deberían mejorar pero no es un buen momento para sacarle trabajo a la gente (Cristina, 70 años).

Reflexiones finales

Como conclusión podemos extraer que en la encuesta de movilidad para la Región se muestran patrones de movilidad de las mujeres orientados hacia el empleo de modos públicos, principalmente colectivo, semi públicos, modos activos y una alta participación como acompañantes. En cambio, los hombres, tienen mayor incidencia en el empleo de modos particulares, como automóvil o motocicleta.

A su vez, se puede observar que la mayoría de los movimientos se realizan en el interior del municipio, representando cerca o más del 90% de los movimientos hacia localidades cercanas por donde circulan los colectivos que comunican estas localidades.

Para los chárter y buses de empresas, que tienen una incidencia muy baja, hay diversos casos donde uno u otro género tienen más o menos participación cuando observamos los modos escogidos, el que mayor participación muestra es el colectivo, ya que es el modo que presta cobertura en el municipio; luego aparecen los modos de acompañante en el auto particular, los modos activos y con más baja participación los semi públicos como el remis.

Por otro lado, de las mujeres entrevistadas que viven en San Justo en general privilegiaron trabajar cerca de sus domicilios, a no más de 30 cuadras, si bien en otro momento algunas vivían en zonas más alejadas como capital o alguna localidad del conurbano prefirieron quedarse en ese lugar y están conformes. Sin embargo la que mantiene su trabajo en capital lo hace por la posición y crecimiento que supone en su carrera profesional. La mayoría utiliza transporte público o semi público, colectivo o remis, aunque las que poseen automóvil particular también lo usan, y todas concuerdan en afirmar que si el transporte público tuviera cambios lo usarían más. Entre los cambios que se plantean aparecen deficiencias en cuanto a la cobertura y frecuencia de servicios, diseño de las unidades, en relación a quienes poseen algún tipo de restricción de la movilidad o quienes tienen hijos pequeños, y el mantenimiento general de las mismas.

Sólo tres entrevistadas tienen y usan transporte privado, aunque dependiendo el destino prefieren usar transporte público. En este sentido, la posibilidad de acceder a un automóvil fue debido a un ahorro o mejora en las condiciones económicas para su mantenimiento, en los casos de entrevistadas que tienen

entre 32 y 39 años, es decir, los estratos de edad más bajos y los más altos no poseen movilidad propia.

Finalmente, todas coinciden en que la movilidad en el centro de San Justo está garantizada a través del transporte público puesto que circulan muchas líneas con buena cobertura, sin embargo, se vuelve muy compleja, sobre todo en hora pico ya que se observa mucho tráfico y largas esperas, situación que se complejiza aún más en automóvil particular con lo cual resultaría más cómodo desplazarse a pie. Sin embargo, en los barrios periféricos, alejándose del centro, la movilidad esta reducida, hay menos cobertura, menos cantidad de servicios, y aparecen otros problemas como la inseguridad, con lo cual, pareciera que la accesibilidad al transporte estaría garantizada por modos públicos en el centro de la ciudad, sin embargo en las zonas aledañas, como por ejemplo del otro lado de camino de cintura, la misma estaría garantizada a través de modos privados.

De esta manera, si buscáramos elaborar patrones que caractericen la movilidad en la localidad en estudio, diremos que en términos generales, las elecciones de movilidad de las mujeres de clase media estarían orientadas hacia destinos dentro del municipio, cercanos, a no más de cuatro kilómetros, donde se emplean modos públicos, principalmente el colectivo, y dependiendo las distancias el modo a pie. En algunas circunstancias como que no haya conectividad o sea de noche preferirían modos semi públicos como el remis o uber (que no fue tenido en cuenta en las encuestas por ser muy reciente).

El hecho de que la movilidad se evidencie principalmente al interior del municipio, muestra la necesidad de pensar y planificar políticas públicas que favorezcan la movilidad en ese sentido. La obra del metrobús de la RN 3 podría ser un ejemplo de esta situación, sin embargo, deben pensarse otras medidas que articulen las demandas de movilidad con la oferta disponible y plausible de ser ampliada para un ejercicio pleno del derecho a la movilidad.

En San Justo, las mejoras en infraestructura pueden evidenciarse en el centro de la ciudad, sin embargo en barrios periféricos y lindantes a la ruta, se observan aún calles sin asfalto o con deficiencias del mismo, donde se viven episodios de inseguridad, no hay señalización de paradas, no se observa la intervención del Estado ni de promotores privados que generen alguna inversión y, a su vez, aún se observan predios con edificación obsoleta o sin ninguna edificación sobre la ruta, es decir, por acción u omisión el Estado no genera condiciones propicias de urbanidad en estas zonas.

Retomando las reflexiones de Sanchez de Madariaga (2002) que plantea que el urbanismo no es neutro desde un punto de vista de género, si los planificadores urbanos no consideran dicha variable para su trabajo, es probable que en las opciones de desarrollo urbano las mujeres sean perjudicadas. Esto se debe a

que las mujeres son mayoritariamente usuarias de equipamiento urbano y del transporte público, por su rol en la reproducción social, las condiciones económicas más desfavorables que las de los hombres para su desarrollo en el mercado laboral, así como por el acceso más restringido al vehículo particular. En el diseño urbano se evidencian sesgos patriarcales, que son aún más evidentes en el empleo del transporte público, tal como se dijo anteriormente. Por ejemplo, en el diseño de veredas los anchos no contemplan, en general, personas con movilidad reducida que utilizan sillas de ruedas, o mujeres que se desplazan con otros pasajeros, hijos, ancianos, otros familiares así como con artefactos para sus hijos, como bolsos o los cochecitos; a su vez, los coches de los modos guiados o las unidades de los colectivos tampoco contemplan estas pautas y resulta complejo para las mujeres en su rol de acompañantes de familiares poder utilizar estos modos. Un urbanismo que considere estas circunstancias, logrará crear condiciones más favorables para el desarrollo de las ciudades donde se buscarán resolver los problemas asociados a la accesibilidad, conectividad entre diversos lugares para compatibilizar las diversas actividades que implican la vida contemporánea.

Bibliografía

Cebollada, A. (2009) Mobility and Labor Market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, Volumen 17, pp 226-223.

Faur, E. y Jelin, E. (2013) Cuidado, género y bienestar. Una perspectiva de la desigualdad social. *Voces en el fénix*. (23), pp. 112-116.

García Palomares, J. (2008) Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Eure*. Volumen 100, (34), pp. 5-24.

Gutiérrez, A. y Reyes, M. (2017) Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio* (16). pp 147-166.

_____, Pereyra, L. (2018): ¿Patrón de género? un análisis comparado de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas en *Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Medellín: ALATPU, pp 727-741

Jirón, P. (2017) Género. En: *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. (pp. 73-80) Buenos Aires: Biblos.

_____, Zunino Singh, D. (2017) Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), pp.1-8

- Kaufmann, V. (2008) *Les paradoxes de la mobilité*. Laussane: Le Savoir Suisse.
- Lazo, A. y Contreras, Y. (2009) "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile", Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, Uruguay.
- Sánchez de Madariaga, I. (2002) *Urbanismo con perspectiva de género*. Junta de Andalucía. Instituto Andaluz de la Mujer. Recuperado de: <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>
- Sheller, M. (2008) *Gendered mobilities*; en Uteng, T. P. y Cresswell, T. *Gendered Mobilities*, Aldershot Hampshire: Ashgate.
- Tobio, C. (1995) Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna en Conferencia en la Escuela de Verano Jaime Vera, Galapagar llevado a cabo en Madrid.
- Torres, H. Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *Eure* 2001, vol. 26, (80), pp. 34-57
- Uteng, T. (2012) *Gender and mobility in the developing world*. Washington: World Bank.

Estudios Relevados:

- CENSO Población 2010. INDEC. Consultado el 10 de abril de 2018, Recuperado de: https://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135
- Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias: Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, PTUMA, consultado el 3 de Abril de 2018, recuperado de: <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias: Encuesta de Origen / Destino (EOD) a bordo 2014: Proyecto BRT Corredor RN3 La Matanza – BS. AS. PTUMA, consultado el 10 de Julio de 2018, Recuperado de: <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>