



## **Grupo Temático N°6: Género, Mercado de trabajo y cuidado**

**Coordinadores: Laura Pautassi, Florencia Antoniu, Andrea Voira**

---

**Cuando las políticas públicas refuerzan las desigualdades: movilidad femenina, déficit de transporte y pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires.**

**Autor/es: Redondo Solange Paula**

**E – mail: redondosolange@gmail.com**

**Pertenencia Institucional: FCE- UBA**

### Resumen

En las grandes áreas metropolitanas la movilidad y el transporte resultan factores indispensables en tanto permiten acceder a los bienes y servicios que garantizan la satisfacción de necesidades básicas y el bienestar de la población.

El diseño e implementación de políticas de transporte no contemplan las necesidades de movilidad de los distintos sectores sociales, en particular de las mujeres, quienes presentan patrones de movilidad determinados por sus actividades vinculadas al trabajo remunerado y al cuidado de los miembros dependientes del hogar, como los niños pequeños, que en un alto porcentaje sigue estando a cargo de las mujeres, en especial en contextos de pobreza. Frente al déficit de infraestructura de transporte el aislamiento y la marginalidad se acentúan en tanto el acceso a servicios básicos como salud y educación representan grandes problemas.

La movilidad que llevan a cabo las mujeres suele ser una movilidad encadenada, que implica altos costos económicos y temporales, lo cual dificulta su inserción laboral y la superación de las situaciones de pobreza por las que atraviesan. Además debe considerarse que la cantidad de servicios básicos no sólo son insuficientes sino que además se encuentran desigualmente distribuidos.

El presente estudio tiene como objetivo establecer los patrones de movilidad de las mujeres en contextos de pobreza en el Conurbano Bonaerense y determinar la distribución de servicios básicos.

Para abordar este análisis se llevará a cabo una investigación exploratoria a fin de ampliar la información sobre la temática planteada, utilizando un enfoque cuali- cuantitativo, por lo cual la



observación participante y la aplicación de encuestas y entrevistas serán fuentes de información de gran utilidad.

Palabras clave: Movilidad femenina- Transporte- Pobreza

Palabras Clave: Movilidad- Transporte – Pob

### Introducción

El presente trabajo tiene por finalidad analizar la dinámica actual respecto de la movilidad femenina y su vinculación con el acceso a servicios básicos, como así también el impacto en las estrategias de vida de las mujeres madres.

Si consideramos que las mayores o menores posibilidades de movilizarse en la ciudad está estrechamente vinculada con el acceso al transporte como clave para hacer uso efectivo de servicios básicos que garantizan el bienestar y la satisfacción de ciertas necesidades, resulta evidente la importancia de la intervención de políticas públicas inclusivas que consideren la movilidad para los sectores sociales más vulnerables.

Este análisis obliga a ampliar las variables a observar cuando estudiamos la movilidad urbana. Por un lado es necesario caracterizar la movilidad femenina, haciendo hincapié en las mujeres- madres quienes generalmente tienen a su cargo el cuidado de los niños pequeños del hogar, intentando compatibilizarlo con sus actividades y en particular con su inserción en el mercado laboral. Para ello será determinante considerar el contexto geográfico y socioeconómico, ya que el acceso a la estructura de oportunidades no será igual para mujeres de recursos económicos más elevados quienes pueden mercantilizar las tareas de cuidado, y los servicios educativos y sanitarios a la vez que su movilidad se ve favorecida por el uso de transporte privado y/o una mayor oferta de transporte público. En cambio, las mujeres de contextos socioeconómicos menos favorables y con menores recursos económicos, encuentran serias dificultades para delegar dichas tareas, ya que mercantilizarlos simplemente no está a su alcance, lo cual sumado a la carencia de servicios de cuidado, educativos y sanitarios provistos por el Estado y un sistema de transporte público deficitario, favorece que se encuentren en una encrucijada de difícil resolución.



Las actividades relacionadas al cuidado infantil implican un tipo de movilidad bastante particular para acceder a los servicios demandados, que estará fuertemente condicionado por la disponibilidad de servicios de transporte público que facilite la superación de las distancias geográficas que separan la localización de los servicios demandados con los lugares de residencia, las cuales en la periferia de las grandes áreas metropolitanas superan varios kilómetros.

A partir de lo expuesto, el tiempo emerge como un recurso o activo determinante para la movilidad femenina.

Si bien en los últimos años se han implementado numerosos análisis en la región latinoamericana, a partir de las encuestas de uso del tiempo, éstas se orientan al porcentaje de tiempo dedicado a las tareas de cuidado por género, imprimiendo una mirada más estática. Al incorporar el análisis de la movilidad, el tiempo resulta ser mucho más dinámico ya que la mirada se centra en la secuencia de actividades llevadas a cabo por las mujeres madres, considerando los itinerarios y los patrones de movilidad. (Hernández y Rossel, 2014) por lo cual el desarrollo de infraestructura de transporte resulta clave para garantizar el acceso a los servicios que permitan la satisfacción de necesidades.

Frente a lo expuesto cabe preguntarse ¿Cómo es la movilidad femenina? ¿Que similitudes y diferencias presenta respecto de la movilidad urbana general? A priori podríamos decir que es una movilidad cotidiana, llevada a cabo por mujeres, que implica movilizarse con y para otros, que suele combinar varios modos de transporte, a la vez que debe compatibilizar otras actividades y que demandan una gran inversión temporal.

En este trabajo las variables descriptas serán estudiadas en el Área Metropolitana de Buenos Aires, más específicamente en la localidad de González Catán, partido de La Matanza, a fin de analizar cómo impacta el déficit de servicios públicos en la satisfacción de necesidades básicas al interior de la familias y particularmente el impacto en la inserción de las mujeres madres en la vida urbana.

El área de estudio representa un ejemplo de las situaciones de inmovilidad, exclusión y marginalidad que experimentan quienes residen en la periferia del Conurbano Bonaerense, donde muchas veces las distancias se vuelven extremas y la ausencia de políticas es la principal barrera de acceso a la satisfacción de necesidades y a la superación de la pobreza en la que estos sectores sociales se encuentran inmersos.

El proceso de urbanización que experimenta el Área Metropolitana de Buenos Aires desde hace varias décadas se llevó a cabo sin el acompañamiento de servicios básicos y con una clara expulsión hacia la periferia de la población de menores recursos económicos, aumentando cada vez mas las distancias y el aislamiento, ya que la ciudad de Buenos Aires continúa concentrando la mayor parte de servicios



básicos, como así también empleos y actividades administrativas, por lo cual las necesidades de movilidad hacia el “centro urbano” son una de las demandas más importantes en el mencionado contexto. Pero el déficit de infraestructura de servicios básicos, especialmente de transporte, son tan importantes que incluso al interior de los partidos que integran el Gran Buenos Aires, la movilidad y los desplazamientos resultan complejos, ya que la provisión de servicios de transporte responde a una lógica empresarial y monopólica a partir de la cual los recorridos de los medios de transporte se realizan por las arterias principales, por las calles pavimentadas, con bajas frecuencias que incrementan los tiempos de desplazamiento aún al interior de la misma localidad, dando como resultado que quienes no cuentan con el servicio simplemente queden aislados y se vean obligados a adaptar sus actividades, sus deseos y necesidades a los límites de sus propios barrios.

La situación se complejiza si analizamos la desigual distribución geográfica de los servicios educativos y sanitarios, que en la localidad en estudio resultan insuficientes para la población allí residente, significando un obstáculo para efectivizar el bienestar de las familias y asegurar el cumplimiento de los derechos sociales adquiridos.

Resulta evidente ante lo expuesto, la necesidad de fortalecer el rol del Estado, para disminuir el peso que en la actualidad ejerce el cuidado en las familias más empobrecidas y que las políticas destinadas a tal fin, deben contemplar la movilidad y el transporte como recursos indispensables para garantizar el acceso no sólo a servicios de cuidado, sino también a todos los servicios que implican las tareas de cuidado, las que impactan en las capacidades y estrategias de vida que desarrollan familias y particularmente las mujeres madres, en tanto principales cuidadoras.

### **Movilidad femenina y transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires**

Para analizar la movilidad urbana resulta indispensable 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 servicios demandados por la sociedad. En algunos casos las actividades que las personas realizan se localizan cerca de 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.

El proceso de urbanización que experimentó el Área Metropolitana de Buenos Aires a mediados del siglo pasado se caracterizó por la expulsión hacia la periferia de los sectores poblacionales de menores



recursos económicos, sin el acompañamiento de servicios básicos, lo cual contribuyó a aumentar los índices de pobreza y profundizar el aislamiento del Conurbano Bonaerense. (Redondo, S; 2013)

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. Las menores posibilidades de moverse 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. (Liberali, A; Redondo, S; 2012)

Para quienes residen en áreas centrales y/o cuentan con recursos económicos para poder seleccionar los modos de transporte, 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 resultan estructurantes para comprender las mayores o menores posibilidades de circular y hacer uso efectivo del derecho a la ciudad.

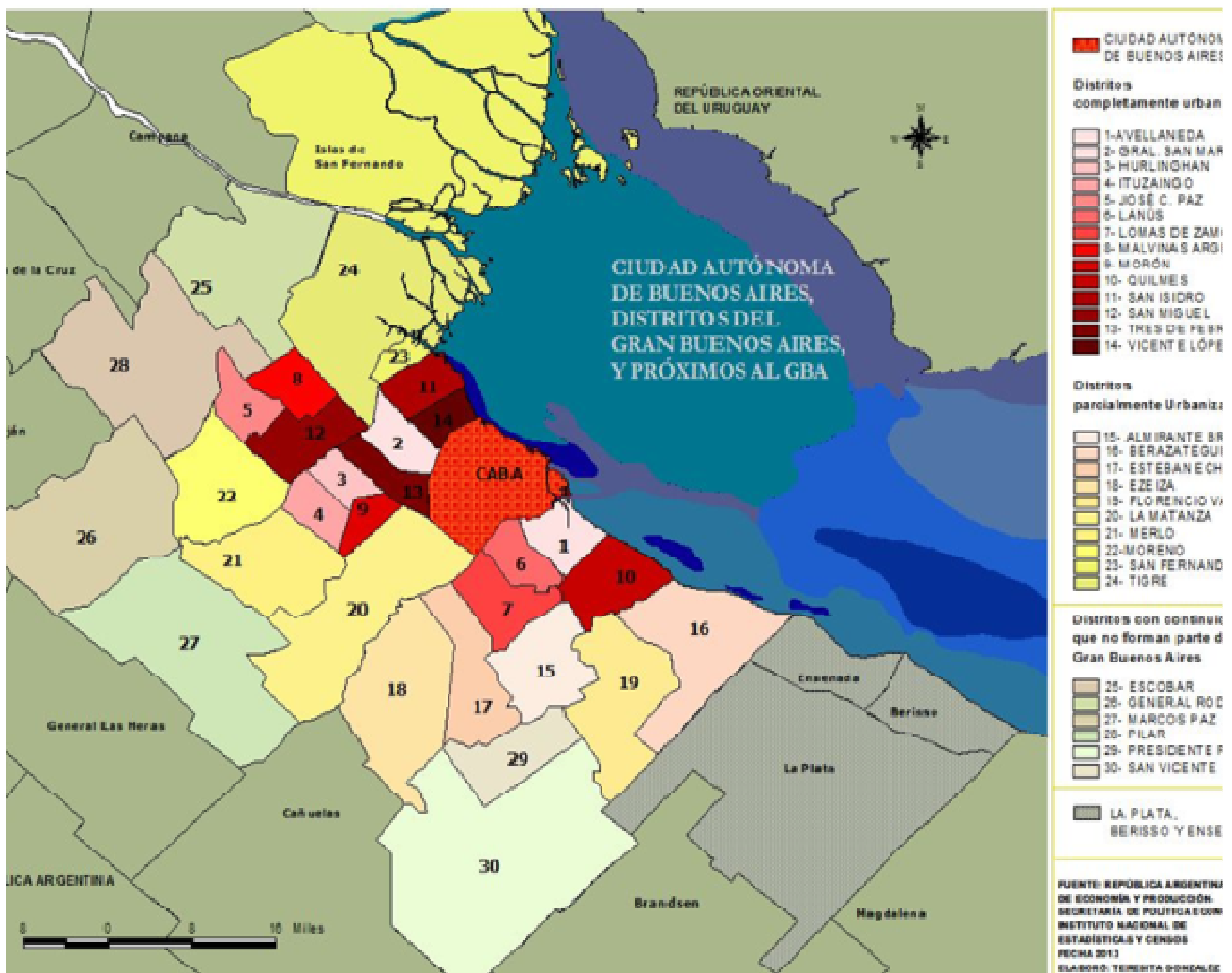
Las necesidades de movilidad varían en función del lugar de residencia como así también de la estructura demográfica de la población. No serán iguales las necesidades de movilidad de hombres y mujeres en contextos de pobreza quienes deben tener en cuenta las distancias a superar, los costos implicados y los itinerarios que conlleva moverse. En las áreas periféricas, como 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. La movilidad cotidiana presenta marcadas diferencias por género y estrato socioeconómico; mientras los hombres suelen llevar a cabo una movilidad pendular, en sentido lugar de residencia- lugar de trabajo, las mujeres desarrollan una movilidad encadenada, que implica la combinación de varios modos de transporte con sus transbordos y esperas, incrementando los costos económicos y temporales que la misma conlleva.

El sistema de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires en la actualidad cuenta con ocho líneas férreas que la cubren parcialmente (Ver Mapa n° 1 y 2), mientras que los subterráneos, se reparten en seis líneas (ver mapa n°3) que a pesar de las ampliaciones concretadas en los últimos años abastecen un área muy limitada incluso para los habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por su parte los servicios de autotransporte, representados fundamentalmente por los colectivos, son provistos por empresas privadas que han formado monopolios y se transformaron en el principal modo de transporte utilizado por quienes habitan el Gran Buenos Aires, aunque las prestaciones realizadas



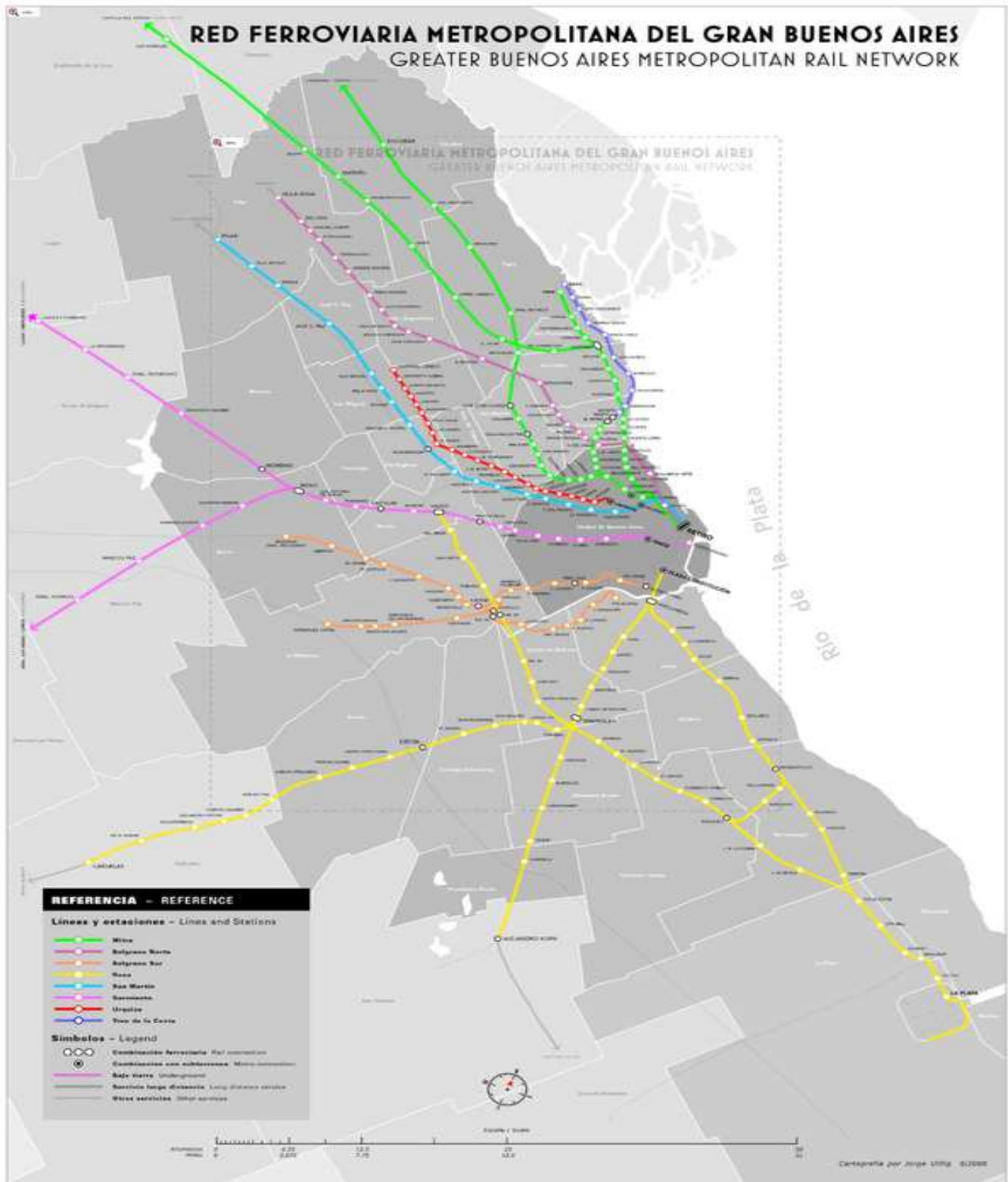
también presentan importantes deficiencias ya que muchas veces superponen los recorridos tanto entre sí como con los servicios ferroviarios.

Mapa n° 1: Área Metropolitana de Buenos Aires





Mapa n° 2: Líneas de transporte ferroviario del AMBA



Fuente: [www.wikipedia.org/wiki/Ferrocarriles\\_metropolitanos\\_de\\_Buenos\\_Aires](http://www.wikipedia.org/wiki/Ferrocarriles_metropolitanos_de_Buenos_Aires)

Mapa n° 3: Distribución de la red de subterráneos



Fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Los mapas muestran las líneas de trenes metropolitanos, la distribución de subterráneos y su vinculación con la mancha urbana, evidenciando las deficiencias en la extensión y cobertura de los mismos. También es posible analizar que el trazado de estos modos de transporte refuerza la centralidad de la ciudad de Buenos Aires confirmando lo descrito en párrafos precedentes. De tal manera que los residentes en la periferia del Gran Buenos Aires se ven obligados a utilizar con mayor





frecuencia el transporte automotor, pese a que es el tren el modo de transporte más económico y más rápido; pero sus deficiencias provocan que las personas deban invertir mayores costos económicos y temporales para llevar a cabo su movilidad y recorrer las distancias que los separan de los servicios y actividades que necesitan y/o desean realizar. La consecuencia es que aquellos sectores sociales que no puedan afrontar dichas inversiones queden aislados, de tal manera que para ellos la inmovilidad se transforma en cotidiana y limita sus posibilidades de desarrollar recursos que faciliten la superación de las desigualdades sociales de las que son protagonistas.

Dichas desigualdades se profundizan por género, ya que un alto porcentaje de las tareas de cuidado infantil son llevadas a cabo por las mujeres, residentes en la periferia e insertas en contextos de pobreza, quienes deben sortear importantes obstáculos para moverse, como consecuencia de las deficiencias en la infraestructura de transporte que resulta limitante para acceder a los servicios básicos y actividades que implica el cuidado de sus niños pequeños. Este tipo de movilidad, denominada movilidad femenina (Figuroa Martínez; C; Waintrub Santibáñez, N; 2015), está muy poco explorada en nuestro país, aunque resulta indispensable para diseñar e implementar políticas sociales y de transporte realmente inclusivas.

### **Las mujeres: entre demanda de servicios básicos e inserción laboral**

#### **Transformaciones demográficas y nuevas demandas sociales.**

El análisis de las transformaciones sociodemográficas en América Latina y en Argentina resulta importante para analizar y comprender la vinculación entre lo público y lo privado, lo social y lo económico, como así también el rol del Estado y el mercado en la toma de decisiones y la implementación de políticas sociales. (Rico ,N y Maldonado Valera, C, 2011).

Dichas transformaciones son el resultado de la evolución de los modelos familiares que el Estado define según sus intereses e ideologías. Históricamente ha predominado en nuestro país un modelo familiar patriarcal, caracterizado por la conformación de hogares biparentales, con la figura del hombre como proveedor de ingresos económicos y las mujeres como cuidadoras de los miembros del hogar y de las tareas reproductivas. En materia de política social, el Estado acompañó este modelo mediante el denominado “salario familiar” una transferencia de ingresos para aquellos trabajadores del sector formal casados y con hijos, dejando marginados a vastos sectores de la sociedad que trabajaban en el mercado informal y que paradójicamente, constituían los sectores más pauperizados.



Por su parte, el proceso de urbanización y los cambios tecnológicos provocaron importantes transformaciones demográficas, que se evidenciaron en una disminución de la mortalidad general e infantil y una disminución de la natalidad, imprimiendo cambios en la composición de las familias, las cuales ya no tenían tanta cantidad de hijos a partir de la incorporación de anticonceptivos y de mejoras en las condiciones de vida que aumentaron la esperanza de vida. Este proceso fue acompañado de cambios culturales entre ellos el cuestionamiento del orden patriarcal y un reclamo de autonomía de las mujeres.

Si contextualizamos esta situación teniendo en cuenta la expansión de las grandes áreas metropolitanas, acompañada de segregación espacial e incremento de las desigualdades en los barrios más periféricos, resulta evidente que el aislamiento social se imprime como característica predominante.

De esta manera las familias ven limitado el acceso a servicios públicos, oportunidades laborales y a la posibilidad de efectivizar el derecho a la ciudad. (Cerrutti, M Binstock, G; 2011).

Desde mediados de 1970 y con mayor incidencia durante la década del '90 la implementación de políticas de corte neoliberal, cambió no sólo el rol del Estado en materia de regulaciones y prestaciones, sino que además profundizó mucho más las desigualdades sociales, mediante el proceso de privatizaciones de servicios públicos, la desindustrialización, el desempleo y el aumento de la pobreza a niveles nunca antes visto. (Cerutti, M; Grimson, A; 2012)

El Estado promovió una serie de programas de combate a la pobreza a través de la transferencia de ingresos estableciendo corresponsabilidad con los beneficiarios con miras a mejorar la educación y la salud de la población, pero que en definitiva esto no contribuyó a la generación de activos o capacidades que permitan a las familias superar las condiciones de pobreza. Estas políticas reforzaron nuevamente el papel de la mujer al interior de las familias, ya que las consideraban beneficiarias en tanto madres a cargo del cuidado de sus niños, por lo cual no promueven la inserción laboral femenina, ni la implementación de políticas sociales que permitan desfamiliarizar las tareas de cuidado infantil y la provisión de bienestar al interior de las familias.

### El mercado de trabajo y la inserción laboral femenina

(....) *“Las mujeres participan menos en el mercado de trabajo, tienen una mayor tasa de desempleo, trabajan involuntariamente menos horas para el mercado y generan menores ingresos laborales mensuales que los varones”.*

*Esquivel, Valeria 2007*



El modelo de familia de hombre proveedor comenzó a debilitarse a partir de la inserción femenina al mundo laboral, como consecuencia de cambios culturales, entre ellos la ampliación del sistema educativo y su obligatoriedad que representaba nuevas oportunidades y expectativas para las mujeres. Los elevados índices de desocupación que caracterizaron a las políticas neoliberales redujo la cantidad de hogares con jefatura masculina al generarse inestabilidades en el mercado de trabajo formal. De esta manera las mujeres se incorporan al mercado de trabajo para resolver los problemas económicos que esto generaba. (del Cueto, C; Luzzi, M; 2008). Si bien muchas mujeres se habían incorporado con anterioridad, durante el mencionado período, la inserción fue mucho más generalizada y acelerada, lo cual en el marco de la desregulación estatal favoreció el desarrollo de una economía informal, que absorbió gran parte de la demanda laboral femenina. Por supuesto junto con la reducción del trabajo formal, desaparecían las transferencias monetarias del salario familiar, complicando aun más la situación e incrementando las necesidades básicas.

La economía informal puede caracterizarse como una forma específica de producción generadora de ingresos (Castells, M y Portes, A, 1989), cuya estructura presenta tres características principales:

- la relación entre economía informal y formal, considerándolas como complementarias,
- las características de las personas que se emplean en el sector, quienes suelen aceptar las condiciones de trabajo por ser pobres y en muchos casos por su condición de inmigrantes indocumentados, lo cual no les permite acceder al mercado de trabajo formal y - el papel del Estado, que en la mayoría de los casos acepta estas condiciones a fin de evitar conflictos sociales causados por el aumento del desempleo y la pobreza.

Beccaria y Maurizio (2010) señalan el impacto que genera la informalidad en los sistemas de protección social, especialmente en la cobertura de salud y seguros de desempleo.

El sector informal en Argentina se constituyó como espacio residual para la población (Carpio, 2008) especialmente la población pobre. Si pensamos en el sector informal en el Área Metropolitana de Buenos Aires, podríamos afirmar que el Conurbano Bonaerense constituye un escenario propicio para la informalidad ya que se combinan características que favorecen las actividades informales, como por ejemplo, altos índices de desempleo, pobreza, desindustrialización, ausencia de regulación por parte de los diversos organismos de gobierno, etc.

Si bien la pobreza e indigencia experimentó un aumento descontrolado durante la década del '90, la pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires es de larga data, de hecho desde mediados de siglo pasado no ha dejado de ascender y a pesar de los esfuerzos llevados adelante a partir de la



implementación de políticas sociales en la última década, los niveles de pobreza y necesidades básicas insatisfechas no se han mostrado una disminución significativa.

Retomando las características de los mercados de trabajo, tal como se mencionó en párrafos precedentes, las mujeres suelen ser las más vulnerables y propensas a emplearse bajo condiciones de informalidad como asalariadas en hogares, tanto para realizar tareas domésticas como también para la industria de indumentaria. Estas actividades por lo general les otorgan cierta flexibilidad horaria que les permite combinar su inserción laboral con la crianza de los hijos y las tareas de su propio hogar.

Así lo demuestran los informes de la Encuesta Permanente de Hogares donde se confirma que “el sector informal concentra una porción significativa del empleo femenino (...) la mitad de las mujeres trabajadoras tienen una ocupación informal en tanto que el 42% de los varones ocupados presenta una inserción precaria. A su vez, a diferencia de los varones, que prácticamente no trabajan en los hogares, casi un quinto de todas las mujeres ocupadas trabaja en hogares particulares como empleadas domésticas” (MTEySS, BM, INDEC, 2007).

Las características descriptas en este apartado permiten identificar rasgos en común entre los mercados laborales informales en la esfera regional, nacional y local.

### Las mujeres: entre el trabajo remunerado y las tareas de cuidado

Existen varios factores que influyen en la decisión de las mujeres de insertarse al mercado laboral, entre ellos la posibilidad de gestionar el tiempo para lograr compatibilizar el trabajo remunerado con las tareas de cuidado de sus hijos. A pesar del incremento de la participación laboral femenina no se han producido transformaciones significativas en la distribución de dichas tareas, lo cual se traduce en importantes desigualdades de género.

Si bien la cantidad de hijos por hogar ha descendido en términos generales; en las periferias de las grandes ciudades, caracterizadas por la pobreza, las tasas de natalidad aun son elevadas.

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 “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. (Faur, E; 2015).

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 ya 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. (Faur, E; 2014).

La inserción laboral femenina también se ve limitada por características propias del mercado de trabajo, ya que históricamente los salarios femeninos han sido menores que los masculinos, y trabajos “de mujeres” vinculados al cuidado y bienestar ( LA maestra, LA enfermera, LA empleada doméstica), al mismo tiempo que las leyes laborales contemplan licencias vinculadas a la maternidad y no a la paternidad, lo cual refuerza que socialmente y al interior de los hogares se perpetúe la idea de que es la mujer la encargada del cuidado (Esquivel, V, 2015).

Los impactos de la incorporación de las mujeres al mercado de trabajo van a evidenciarse en la manera en que las familias resuelven el cuidado de sus niños, en estrecha vinculación con la disponibilidad y accesibilidad a los servicios demandados, como por ejemplo de cuidados, educativos y sanitarios.

### La demanda de servicios: entre necesidades y realidades

Las posibilidades de inserción de las mujeres tanto en la vida laboral como en la vida social están determinadas por la accesibilidad a los servicios demandados para lograr la conciliación con las tareas de cuidado. Entre ellos resultan relevantes los servicios de cuidado infantil (guarderías, centros comunitarios), los servicios educativos (particularmente los jardines de infantes y las escuelas de nivel primario) y los servicios sanitarios. En el actual contexto nacional, la demanda de los mismos está estrechamente vinculada con el acceso a políticas sociales como la Asignación Universal por Hijo.

Las áreas periféricas se caracterizan por el déficit de servicios básicos, sumado a la desigual distribución de los mismos. En párrafos precedentes se ha evidenciado el déficit en la infraestructura de transporte que dificulta el acceso a ofertas laborales, educativas y sanitarias, por lo cual numerosos estudios están analizando la necesidad de implementar políticas sociales más integrales, que





consideren el contexto espacial y las necesidades de movilidad en relación a la distribución de los servicios demandados y a las distancias que son necesarias recorrer para acceder a las mismas.

Para ello será fundamental que las políticas consideren las características que adquiere la movilidad femenina.

### **El área de estudio: la localidad de González Catán en el partido de La Matanza.**

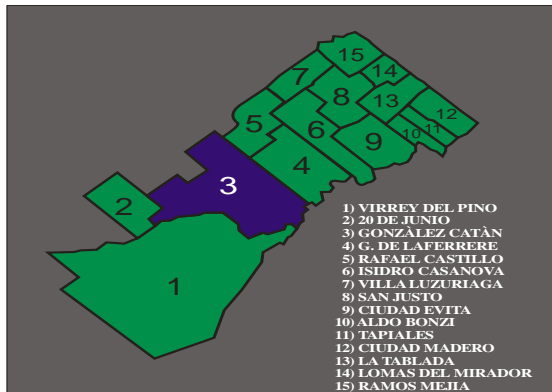
El partido de La Matanza se localiza en el primer y segundo cordón del conurbano bonaerense, resulta de interés ya que es el partido más poblado de la provincia con una población aproximada de 1.800.000 habitantes y una superficie de 323 km<sup>2</sup>. El mismo se divide en 15 localidades, cuya cabecera es la localidad de San Justo, no siendo la misma la más extensa ni la más poblada. En cuanto a la estructura demográfica, la población se compone por un predominio de niños y jóvenes- adultos, y un mayor porcentaje de mujeres por sobre los hombres en casi todos los grupos de edad.

Esto es lo que sustenta el presente estudio, ya que como se analizará posteriormente la carencia de servicios básicos, en particular servicios de cuidado, educativos y sanitarios, sumado al déficit en la infraestructura de transporte, limita las capacidades de movilidad de las mujeres madres, contribuyendo a incrementar el aislamiento y las dificultades para acceder a la estructura de oportunidades que ofrece la vida urbana actual.

Por su parte, el área de estudio del presente trabajo, es decir, González Catán es la segunda localidad más poblada del partido, con aproximadamente 200.000 habitantes luego de Gregorio de Laferrere, que a su vez se ubica en la segunda localidad más extensa con 52 km<sup>2</sup>, luego de Virrey del Pino.

La localidad de González Catán limita con las localidades de Rafael Castillo, Laferrere, Virrey del Pino y 20 de Junio, todas en el partido de La Matanza, además limita con las localidades de Libertad y Pontevedra del partido de Merlo y la localidad de Ezeiza. González Catán dista 32 km de la Capital Federal y se divide en 43 barrios<sup>1</sup>.

#### Mapa n° 4: Localidades del partido de La Matanza



Fuente: elaboración propia

#### Población y servicios básicos en González Catán

Según los datos censales disponibles, la localidad de González Catán presenta una estructura demográfica con un predominio de mujeres (51% según en Censo de Población y Vivienda 2010) y un alto porcentaje de niños menores de 14 años.

Debemos considerar que 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 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.

A partir del análisis de información estadística y del trabajo de campo realizado fue posible comprobar la deficiencia en la distribución de servicios como energía eléctrica, gas natural, agua potable, pavimento, alumbrado público; la mayoría de ellos es provisto por empresas privadas que deciden los lugares más rentables para realizar la prestación, los cuales no son las localidades más periféricas del conurbano.

Se han identificado 43 barrios que componen la localidad de González Catán de los cuales 32 cuentan con energía eléctrica, siendo este servicio el más extendido en el área de estudio. Por el contrario se ha

---

<sup>1</sup> Ver Plano de González Catán donde se localizaron los 43 barrios con sus respectivos nombres. Los datos se obtuvieron de trabajos de campo y de información proporcionada por la organización Un Techo para mi país.



evidenciado un importantísimo déficit en la provisión de gas natural, donde el 86% de los barrios acceden al mismo a través de garrafas, con costos económicos mucho más elevados que el gas de red. Situación similar acontece con el acceso al agua, la cual es provista principalmente a través de pozos. La mayoría de las calles no se encuentran pavimentadas, provocando que los días de lluvia se vuelvan intransitables, contribuyendo al aislamiento de quienes residen en los barrios más periféricos.

### 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”.

El primero, emplazado a la altura del km 32 de la Ruta Nacional N° 3 en el barrio Los Ceibos, donde se brindan parte de las especialidades médicas como cirugía general, traumatología, neumonología, clínica médica, entre otras. Por su parte el segundo, localizado a pocos metros de la Ruta Provincial N° 21, concentra la atención pediátrica y materna.

Las salas de salud presentan importantísimas deficiencias respecto de la carencia de personal y de recursos, lo cual obliga a los pacientes a recurrir a la atención en guardias hospitalarias colapsando aun más el castigado sistema de salud bonaerense.

Durante los últimos años la provincia de Buenos Aires puso en funcionamiento las Unidades de Pronta Atención (UPA) que tienen como finalidad solucionar los problemas de atención sanitaria en las zonas con mayor déficit, ofreciendo servicios de internación breve, atención de urgencias, consultorios externos y laboratorio. En el partido km 29.5 de la Ruta Nacional N° 3 se encuentra la UPA, logrando descomprimir parcialmente las exigencias de los hospitales mencionados ya que de igual manera los casos que revisten cierto grado de complejidad deben ser derivados a los mismos.

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 de González Catán presenta serias dificultades, las cuales se profundizan si incorporamos al análisis las deficiencias en el acceso al transporte, lo cual hace que las personas residentes allí vean limitadas sus posibilidades de movilidad en tanto los tiempos y costos de traslado superan los límites de lo que ellos pueden afrontar como consecuencia de la pobreza estructural por la que atraviesan desde hace décadas. Lo más importante de destacar y que no podemos dejar de lado es que no solo el Estado debe proveer y velar por la adecuada distribución y oferta de servicios sino que debe garantizar el acceso a los mismos a través de políticas públicas adecuadas a cada contexto social, económico y territorial.



En la localidad de González Catán, 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. Si consideramos tal como mencionamos al inicio de este análisis que la distancia geográfica debe considerarse no sólo en función de los kilómetros que separan un sitio de aquellos donde los servicios se ofrecen, claramente debemos priorizar las condiciones de infraestructura descriptas, recordando que 10 cuadras en calles sin pavimento, sin desagüe pluvial, con calles anegadas e intransitables los días de lluvia es evidente que el acceso no está garantizado.

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.

Si consideramos que 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, resulta claro que el diseño e implementación de políticas públicas aun no han tomado nota de esta problemática.

A partir del trabajo de campo se relevó un total de diecisiete jardines de infantes y diecinueve escuelas primarias de gestión estatal, que al igual que los servicios antes mencionados se encuentran desigualmente distribuidos dejando sin cobertura a gran cantidad de población, quienes deben recorrer grandes distancias para acceder a escuelas y centros de salud.

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.

### 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, debido a 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 (Esquível V, 2015)

La movilidad femenina en González Catán 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)

#### Los modos de transporte: su distribución y frecuencias

La localidad 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 líneas conectan la localidad 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 a \$7,50. Por otra parte los viajes locales, que recorren distancias relativamente cortas, son también prestados por los denominados " micros truchos" que se encuentran en muy malas condiciones, las ventanillas no poseen vidrios, los asientos están rotos o directamente son inexistentes. Los pasajeros no cuentan con seguro alguno, ni por accidente ni por ningún otro inconveniente que pueda surgir durante el trayecto y a pesar de estas condiciones el costo económico de estos transportes es igual o superior a los trasportes legales. Pero de todas formas los pasajeros optan por estos micros ilegales porque ofrecen mayores frecuencias e ingresan en los barrios más alejados o considerados " peligrosos".

En lo referido al transporte ferroviario la línea Belgrano Sur del ferrocarril Metropolitanos 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 con un total de 42 servicios a lo largo del día y





con frecuencias aproximadas de 20 minutos.. La tarifa del boleto ida y vuelta desde la estación de González Catán hasta la estación Buenos Aires es de \$ 3,50 (tres pesos con cincuenta centavos)

### Movilidad, transporte y accesibilidad: el desarrollo de activos para las mujeres- madres

El desarrollo de activos que les permitan a las mujeres insertarse plenamente en la vida social, está estrechamente vinculado a la posibilidad de sortear los obstáculos que las personas deben superar para llevar a cabo sus necesidades y deseos, para ello es importante considerar no sólo los ingresos de los hogares sino también la infraestructura de servicios con las que cuentan. Es aquí donde las políticas de transporte adquieren gran importancia en tanto las mayores o menores posibilidades de movilidad determinan el desarrollo de ciertos activos y la reducción o eliminación de otros.

Este enfoque resulta apropiado para las mujeres ya que en materia de cuidado y bienestar al interior de las familias son ellas quienes deben conciliar sus actividades y necesidades propias con el cuidado de sus niños pequeños. (Benería, L, 2011).

El siguiente cuadro evidencia algunos de los activos más importantes para las mujeres- madres y cuales son las políticas públicas que propiciarían el desarrollo de las mismas:

Cuadro n° 1: Desarrollo de activos para las mujeres- madres e intervención de políticas para propiciarlas

| Activos          | Desarrollo/ Intervención de políticas                                   |   |                               |   |  |
|------------------|---|---|-------------------------------|---|--|
|                  | Acceso a servicios de cuidado infantil (Guarderías y jardines maternos) | Acceso a servicios educativos de nivel inicial y primario | Acceso a servicios sanitarios | Disponibilidad de servicios de transporte | Infraestructura urbana (Asfalto, agua, energía eléctrica, etc) |
| Cuidado de niños | 4   | 4   | 5                             | 4   | 2  |



|  |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|---|
| Inserción laboral femenina                 | 5 | 5 | 2 | 5 | 3 |
| Movilidad                                  | 2 | 2 | 1 | 5 | 3 |
| Autonomía en la gestión del uso del tiempo | 5 | 4 | 1 | 5 | 3 |

Fuente: Elaboración propia en base a Nussbaum, 2003.

Nota: Los valores del 1 al 5 indican la posible correlación entre los activos y las políticas (Siendo 1 una baja relación y 5 una alta relación)

El cuadro precedente demuestra la estrecha correlación entre la disponibilidad de transporte público y el desarrollo de activos para las mujeres- madres. Para el área de estudio hemos evidenciado no solo las deficiencias en la provisión de servicios básicos sino también la desigual distribución de los mismos. La importancia de servicios de cuidado, educativos y sanitarios resulta relevante para las mujeres- madres ya que éstos constituyen el dispositivo que permita efectivizar sus derechos y su plena inserción en la vida urbana.

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. (Redondo, S; 2015).

Autores como Hernández y Rossel (2012) plantean que las políticas de transporte deberían estar incluidas entre las denominadas políticas de tiempo urbano<sup>2</sup>, 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.

---

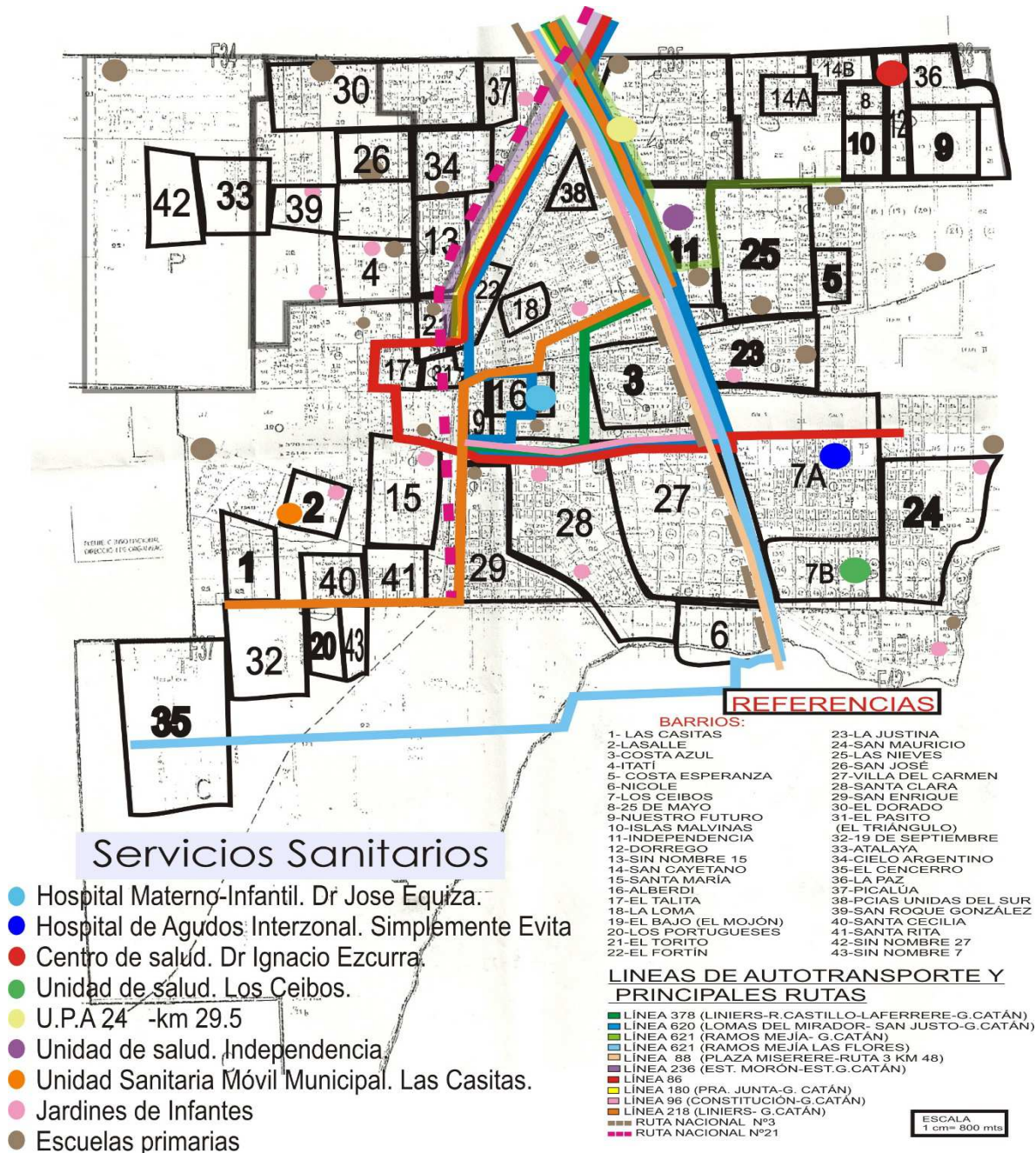
<sup>2</sup> En algunos países europeos se están implementando políticas de tiempo urbano que apuntan a facilitar la gestión del tiempo por parte de las familias, intentando adecuar la infraestructura pública al ritmo de la vida urbana.



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



Fuente: Elaboración propia a partir de datos relevados durante el trabajo de campo



## **Reflexiones finales**

Este estudio propone 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 especialmente de las mujeres a cargo de las tareas que implican el cuidado de niños pequeños.

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. Para el caso expuesto, son las mujeres quienes llevan adelante las tareas de cuidado infantil y por lo tanto quienes realizan una movilidad particular, que denominamos encadenada para la cual deben invertir altísimos costos temporales y económicos.

Las grandes distancias que los residentes de González Catán deben afrontar para hacer uso de los servicios demandados, 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 activos o estrategias más favorables, capaces de superar la pobreza en la que estos sectores sociales se encuentran inmersos.

## **Bibliografía**

Benería, Lourdes (2011) "Crisis de los cuidados, migración internacional y políticas públicas". En Carrasco, C; Borderías, C; Torns, T (eds) "El trabajo de cuidados. Historia, teoría y políticas". Ed. La Catarata. Madrid.

Carpio, Jorge (2008). "Comentarios sobre el sector informal y la salud en la pobreza". En "La inequidad en la salud, hacia un abordaje integral"; F. Barten, W, Flores, A. Ardió (Comp). IIED- AL, Buenos Aires.





Castells, Manuel y Portes, Alejandro (1995) *“El mundo debajo: orígenes, dinámica y efectos de la economía informal”*. En Tokman, V, “El sector informal en América Latina” Consejo Nacional para la Cultura. México.

Cerutti, Marcela; Grimson, Alejandro (2012). “Buenos Aires, neoliberalismo y después. Cambios socioeconómicos y respuestas populares”. En Revista Digital: Carajillo de la Ciudad. Año 4- Octubre 2012.

Del Cueto, C; Luzzi, M (2008). “Rompecabezas: transformaciones en la estructura social argentina: 1983-2008”. 1° Ed. Los Polvorines. Universidad Nacional de General Sarmiento. Buenos Aires.

Esquivel, Valeria (2007) “Condiciones de vida y mercado de trabajo. Una perspectiva de género sobre los efectos de la crisis argentina” (mimeo)

Esquível, Valeria (2015) “El tiempo. La dimensión invisible de la pobreza”. TEDX Córdoba.

Figueroa Martínez, Cristian; Waintub Santibáñez, Natan (2015) “Movilidad Femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público”. En Urbe. Revista Brasileira de gestión Urbana. Gutiérrez Andrea; Minuto Diego (2007) “Una aproximación metodológica al estudio de lugares Con movilidad vulnerable”. En XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano” PET- COPPE/UFRJ, ANPET, Río de Janeiro, Temática Transporte y Exclusión Social.

Liberali, Ana María; Redondo, Solange. (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.

Novick; Marta; Rojo; Sofía; Castillo, Victoria. (2008) “El trabajo femenino en la post convertibilidad. Argentina 2003- 2007” MTEySS - CEPAL

Nussbaum; Martha (2003) “Capabilities as fundamental entitlements: sen and social justice”. Feminist Economics, Spetial Issue on Amartya Sen’s Work an Ideas: a gender perspective (2-3) (pp33-59)



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

**CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO**

**EL TRABAJO EN CONFLICTO. Dinámicas y expresiones en el contexto actual**

**BUENOS AIRES, 2, 3 Y 4 DE AGOSTO DE 2017**

Redondo, Solange (2012) “Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza” En Orduna, M (y otros). “Movilidad y pobreza, una prioridad para en AMBA”. CETAM/ FADU/ UBA. Buenos Aires.

Rico, María Nieves y Carlos Maldonado Valera eds. (2011) “Las Familias Latinoamericanas Interrogadas. Hacia la articulación del diagnóstico, la legislación y las políticas”. CEPAL/UNFPA, Chile.

[www.amba2012.blogspot.com.ar/](http://www.amba2012.blogspot.com.ar/)

[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

<http://imdi-cmd.blogspot.com.ar/>



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

**CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO**

**EL TRABAJO EN CONFLICTO. Dinámicas y expresiones en el contexto actual**

**BUENOS AIRES, 2, 3 Y 4 DE AGOSTO DE 2017**