Paper

Las dinámicas socioespaciales y de movilidad urbana en diversas escalas del corredor sudoeste de la región metropolitana de buenos aires, desde una perspectiva de género

Dmuchowsky, Jimena

jimena.dmuchowsky@gmail.com

Universidad de Buenos Aires. Facultad de arquitectura, diseño y urbanismo. Centro de estudios de transporte del Área Metropolitana Buenos Aires, Argentina.

Línea temática 1. Escalas, diagnósticos y representaciones

Palabras clave

Movilidad, Género, Región Metropolitana, Planificación, Encuestas

Resumen

La difusión de estudios de género se ha expandido en las primeras décadas del siglo XXI en Argentina en diversas disciplinas de análisis, incluyendo el urbanismo y la planificación del transporte y la movilidad. De esta manera, se han evidenciado que la planificación urbana – y del transporte y la movilidad- no ha sido neutra desde un punto de vista de género. En ese sentido, se ha visibilizado que la forma en que mujeres y hombres usan la ciudad y desarrollan sus prácticas de movilidad es diferente: mientras que las primeras emplean principalmente modos públicos y activos y realizan más desplazamientos de cercanía, asociados a tareas de cuidado, los segundos desarrollan sus viajes de forma lineal en modos privados.

A su vez, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, es posible evidenciar diversas dinámicas socioterritoriales y de movilidad en distintos

sectores geográficos. Específicamente, las diferencias se observan entre los corredores, y al interior de los mismos, entre los municipios integrantes en la primera y segunda corona y entre esta y la tercera.

En este trabajo se propone analizar la movilidad urbana en un corredor en particular, el sudoeste, en las ciudades cabeceras de San Justo, Esteban Echeverría y Lobos, a fin de identificar las características propias de los viajes realizados por identidades feminizadas. Particularmente, el análisis se centrará en comprender la complejidad de las dinámicas socioterritoriales y de movilidad presentes e intentar describir cuáles son las especificidades observadas en cada una de las ciudades, que se localizan en diversos sectores de la Región, que serán de gran utilidad para explicar y definir los patrones hallados. Como herramientas metodológicas para este análisis se empelarán las encuestas de movilidad domiciliaria.

Introducción

La propuesta de trabajo parte del interés de analizar la movilidad urbana desde una perspectiva de género en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Al tratarse de una investigación en curso, se propuso un recorte espacial que corresponde al corredor sudoeste. La selección del mismo se debe a que fue el último sector de la región en constituirse como tal, a partir de la inauguración de la autopista Ezeiza- Cañuelas y la construcción de la autopista Presidente Perón; con accesos a las mismas que en la última década potenciaron el crecimiento o consolidación de la mancha urbana y nuevas centralidad en torno a dicha vía rápida (Vidal Koppmann, 2014). A su vez, dentro del corredor, se tomarán como casos de estudio los municipios de La Matanza, Esteban Echeverría y Lobos y sus respectivas ciudades cabecera: San Justo, Monte Grande y Lobos, respectivamente. La propuesta será mostrar las similitudes y diferencias entre las ciudades en municipios localizados en distintos sectores de la Región y distintas Coronas, identificando las continuidades y rupturas a partir de un análisis segregado por géneros.

Para la organización del trabajo se propone, en primer lugar, un apartado en el cual se desarrollen los principales debates y fundamentaciones en torno al análisis de la movilidad desde una perspectiva de género, que han funcionado como antecedentes para esta investigación. A continuación, se presenta una caracterización de las áreas en estudio, atendiendo a variables clave para explicar sus dinámicas socio- territoriales y de movilidad, donde se vuelcan las reflexiones extraídas del proceso de observación y relevamiento llevado a cabo. En tercer lugar, se presentará el análisis de la encuesta de movilidad domiciliaria realizada en la RMBA en 2014, a partir de la cual se buscarán elaborar patrones de viajes de mujeres haciendo foco en los orígenes-destinos, motivos y modos de viajes. Siguiendo con lo anterior, se recuperarán algunas conclusiones referidas a las características de la movilidad en clave comparativa, así como en la adecuación del espacio público y la disposición de la infraestructura y equipamiento urbano en las áreas bajo estudio.

Movilidad con perspectiva de género

Los patrones de transporte desglosados por género indican que las mujeres y los hombres usan la ciudad de manera diferente en términos de propósito, ubicación, tiempo y modo de viaje. Algunas de las investigaciones muestran el impacto de múltiples identidades en el uso del transporte, con patrones correlacionados con diferencias de ingresos, educación y ubicación en la ciudad, así como con el estado civil y la composición del hogar (Greed, 2019).

Gutiérrez y Reyes (2017) plantean que el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos -los hombres- efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y otras -las mujeres- desplazamientos diversificados 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.

A su vez, 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. En el estudio de Cebollada (2009) se plantea 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.

Un concepto clave relacionado con la asignación de tareas, roles, uso del tiempos y espacio, es el de “movilidad de cuidado”, acuñado por Inés Sánchez de Madariaga (Sánchez de Madariaga y Zuccini, 2020). Se define como la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario asociado a tareas de cuidado, que se entiende como aquel trabajo no remunerado realizado por adultos para atender las necesidades de menores, adultos mayores o que presentan cierta dependencia, relacionado con tareas de mantenimiento del hogar. En esta categoría se entiende a los viajes de cuidado como un todo, son viajes derivados de distintas tareas de atención y cuidado de la familia y el hogar. Las herramientas actuales de análisis muestran a los mismos como viajes en múltiples paradas y/o etapas y cada uno de estos viajes puede representar una porción o etapa del total de viajes, sin embargo, al agruparlos y contrastarlo con otras formas de movilidad que se considera ‘obligada’ pueden representar igual o mayor participación.

Jirón (2017) identifica dos corrientes en la investigación de transporte y género: una que busca explicar cómo las mujeres dan forma a la movilidad, y otra en cómo la movilidad da forma al género. La primera, se basa en encuestas o estudios secundarios, a través de bases de datos que dan cuenta de los movimientos de las mujeres fuera de la casa, - principalmente hacia los lugares de trabajo-. Estos estudios evidencian una movilidad cotidiana de las mujeres con determinadas características, como, por ejemplo, que se desarrolla en un rango espacial más reducido que el de los hombres; mayor uso del transporte público, más viajes no relacionados con el trabajo; paradas múltiples; hacen viajes para acompañar a otras personas o llevan pasajeros. La segunda corriente se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, ocupándose del proceso de movilidad - inmovilidad que permite ver las relaciones de género. La movilidad se encuentra de manera generalizada en estos estudios, sin embargo la identificación de patrones de movilidad o razones para moverse, habrían recibido menos atención.

En nuestra región, las redes de transporte presentan menos complejidad que en países desarrollados y a su vez muestran limitaciones para cubrir la demanda de recorridos de manera segura y eficiente; con los flujos y frecuencias necesarias para ofrecer accesibilidad en ciudades inaccesibles, extensas, en su mayoría de baja densidad urbana, donde se evidencian las enormes desigualdades sociales, económicas y culturales, (las que son más desiguales para las mujeres que para los hombres) (Falú, 2017).

En las sociedades modernas se evidencia la contradicción entre emancipación y regulación. Las ciudades se construyen y reconstruyen reproduciendo un sistema que integra la desigualdad y la exclusión donde, hombres y mujeres expresan y moldean roles y construcciones identitarias de manera diferente. Históricamente los varones se han ubicado en el sector dominante donde se han estrechado las relaciones de poder, y las mujeres se han ubicado como sujetos sociales subordinados y sometidos al poder patriarcal. Esta situación no

ha sido ajena a la planificación o disposición de las ciudades ya que como resultado encontramos que las ciudades no son seguras para las mujeres. (Falú, 2017; Levy, 2019).

Caracterización de ciudades cabecera dentro del corredor sudoeste

El corredor sudoeste es un sector de la de la Región Metropolitana de Buenos Aires que se extiende a lo largo de un eje vial, conformado por la Autopista Ricchieri, la Autopista Ezeiza-Cañuelas y la prolongación de esta última a través de las rutas provinciales 52 y 58.

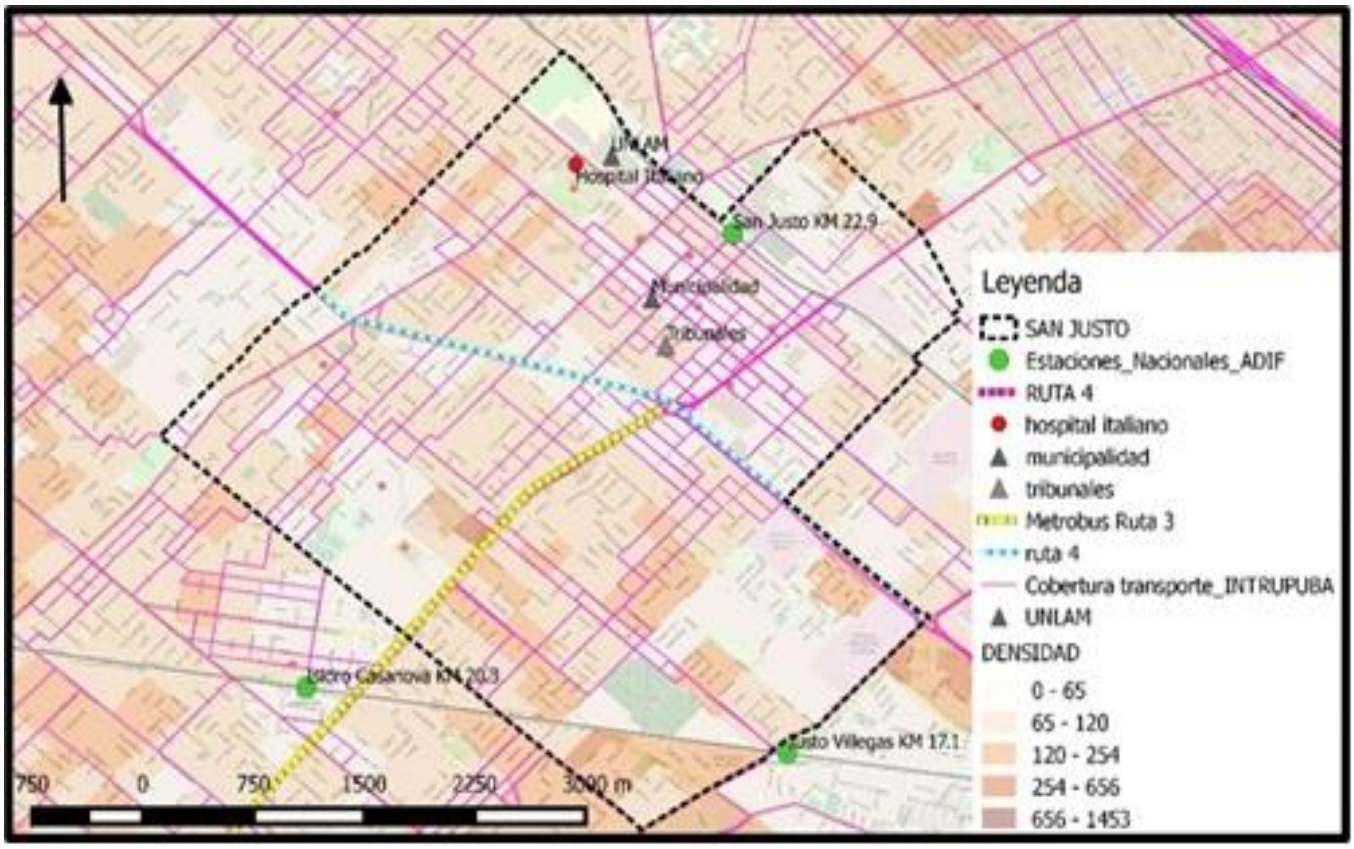
En el trabajo de Vidal –Koppmann (2014) se plantean cinco puntos que caracterizan a dicha área geográfica. En primer lugar, diremos que su ubicación dentro de la cuenca Matanza-Riachuelo –considerada una de las áreas de mayor contaminación ambiental del planeta-, determina que los municipios que la integran se encuentren en condiciones de alta criticidad socio-habitacional. En segundo lugar, se evidencia una gran cantidad de hogares que no alcanzan a cubrir sus necesidades básicas (NBI), siendo que en las localidades de menores ingresos los porcentajes llegan al 20 y 30% del total. Por otro lado, es preciso remarcar que la presencia de un déficit crónico y agravado en infraestructuras de servicios básicos en los municipios -aún en zonas urbanizadas-; situación que se relacionan directamente con el cuarto factor a considerar, relacionado con que fue el crecimiento demográfico de las dos últimas décadas, que generado como corolario un aumento del déficit habitacional. Finalmente, un factor que afecta a todo el corredor está vinculado a las deficientes condiciones de movilidad y accesibilidad a equipamientos y servicios públicos a partir de la ausencia, escasa presencia o ineficiencia de un sistema integral de movilidad.

A continuación, se presentará el análisis de cada uno de los municipios seleccionados y sus ciudades cabeceras.

San Justo

San Justo es la localidad cabecera (donde se encuentra la Municipalidad, el Poder Judicial y el Poder Legislativo) del partido de La Matanza. Tiene una superficie total de 26 km^2. Dentro de la localidad se encuentran los tribunales de La Matanza, los registros del automotor, la Universidad de La Matanza y el Hospital Italiano. A pocos metros de dicha rotonda también se encuentra la terminal de ómnibus de media y larga distancia, en la Avenida Monseñor Bufano (Ruta Provincial 4 - Camino de Cintura). Siguiendo el mapa a continuación (Figura 1), se observa que las densidades de la ciudad son generalmente medias, con algunos sectores puntuales con densidades mayores en los límites de la ciudad, que representa manzanas o predios donde se emplazan viviendas de carácter social.

Figura 1. Densidades y cobertura de transporte en San Justo



Fuente: Elaboración propia

También se puede observar que hay una muy buena cobertura de transporte público en el centro de la ciudad, en las inmediaciones a la plaza, por donde circulan numerosas líneas de colectivo, hasta que comienza el Metrobus La Matanza -sobre Ruta Nacional 3-, donde continúan sus recorridos la mayoría de los ramales. Sin embargo, en los espacios intersticiales, y a nivel transversal, la circulación es menor, exceptuando las avenidas importantes que lo cruzan. Aunque se observe cierta circulación, se trata de una línea o ramal que genera una cobertura parcial, ya que las frecuencias no son suficientes. En horarios valle llegan a circular servicios cada 40 minutos, y durante la noche se vuelve más complejo, puesto que hay líneas que directamente no prestan servicio. Del otro lado de la Ruta Provincial 4 la cobertura de transporte es muy baja, lo que dificulta a los residentes tener que desplazarse hacia allí para poder tomar un transporte público, o deben recurrir a estrategias alternativas como remises barriales.

En la ciudad de San Justo, se encuentra la estación de ferrocarril correspondiente a la línea Roca, servicio diésel que une las localidades de Temperley y Haedo. Las principales vías de circulación son la Ruta Nacional 3, Ruta Provincial 4, Av. Illia, Av. Yrigoyen, Av. Pte. Perón (ex Kennedy), Varela, Arieta y Almafuerte. En 2016, en las cercanías a la plaza se produjo la implementación de cuatro cuadras peatonales sobre Arieta. Respecto al transporte privado o semipúblico, en la plaza principal se emplaza una parada

de taxis y por la cercanía circulan también combis. Sin embargo, es importante destacar que aquí se observa la presencia de un servicio informal de combis, sin registro ni identificación de empresas prestadoras, que circulan principalmente sobre la Ruta Nacional 3 desde localidades más alejadas en la segunda o tercera corona; y tiene un punto de ascenso y descenso de pasajeros en San Justo y luego en Liniers, Once, Puente Saavedra y otros puntos para quienes viajan hacia Capital Federal. La presencia de este tipo de servicios informales está relacionada con la baja cobertura del servicio formal.

Si bien en las calles céntricas se observa estacionamiento medido, aún quedan por resolver algunas cuestiones de ordenamiento vial e infraestructura activa. En los últimos meses se han llevado a cabo algunas intervenciones en el espacio público, en la plaza central de San Justo, incorporando nueva iluminación, mobiliario urbano como juegos para niños y niñas, un puesto de control urbano, y en el espacio peatonal, con renovación de vegetación y nuevos asientos. A su vez, en las inmediaciones a la plaza y en la cuadra de Arieta -que no es peatonal y que comunica con el Metrobus-, se llevaron a cabo obras de extensiones de esquina, en algunos casos con polígonos de seguridad. Sin embargo, las mismas no se encuentran debidamente ejecutadas, ya que otros vehículos utilizan este espacio de forma indebida usurpando sus funciones principales. Los cruces peatonales fueron delineados pero tampoco se ganó demasiado espacio público para espera y llevarlos adelante.

Monte Grande

A partir de la construcción de la Autopista Parque Presidente Perón - que se espera que comiencen a inaugurarse tramos en 2023- , se observan distintas dinámicas en el partido, habilitando un ingreso desde el sur con nuevas vinculaciones con otras localidades. Asimismo, surge una necesidad de una nueva vinculación entre el centro histórico y la autopista Ricchieri, con otro acceso reciente al partido (Plan Estratégico Esteban Echeverría, 2012).

Con relación a la conectividad al interior del municipio (Figura 2), se observan ciertas dificultades para la conexión entre los barrios, especialmente los barrios del norte con el sur y el resto del partido, donde la malla vial no estaría brindando una cobertura eficaz.

En los entornos de las estaciones de ferrocarril y sobre las principales avenidas es donde se observan los centros comerciales a cielo abierto, siendo Monte Grande el centro más denso -donde también se observan otros equipamientos administrativos, de servicios, salud, educación, etc-. La actividad industrial se concentra sobre el cordón de Camino de Cintura, en particular en la localidad de 9 de julio. El centro comercial de Monte Grande se emplaza desde la Plaza Central donde se encuentra la Municipalidad hacia la estación de ferrocarril. La principal vía de circulación es Alem, donde se emplazan las galerías y locales comerciales. Allí se observan las paradas de transporte público señalizadas con postes, pero sin refugios o con poca presencia de los mismos.

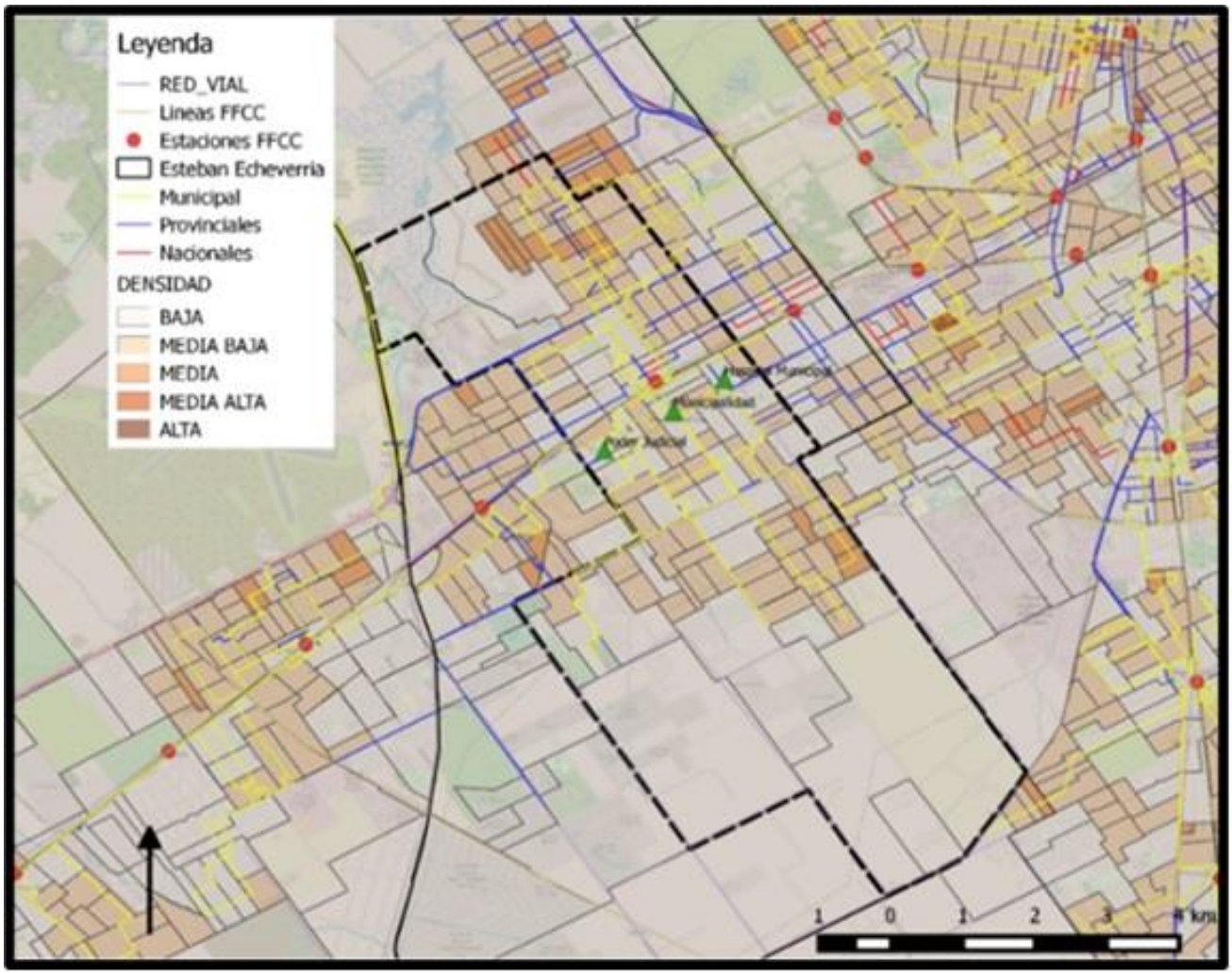
En relación con la estación de ferrocarril, del lado sur, en su exterior, se emplazan los refugios ordenados para cada una de las líneas que circulan y tienen cabecera allí. La continuidad peatonal no está garantizada. En cambio, en el sector norte, se observa un desarrollo desigual, orientado a usos residenciales de baja densidad.

A ambos lados de la estación – norte y sur- se observan guarderías de bicicletas, (al menos dos), dando cuenta del uso intensivo de este modo para acceder a la estación y de allí realizar trasbordo hacia el ferrocarril, para viajes de media distancia. Ello justificaría la incorporación de infraestructura ciclista. También se observan algunas motos, pero en menor volumen.

Por fuera del área céntrica, sobre la Ruta Nacional 205, observamos la circulación de vehículos particulares a alta velocidad y de modos colectivos, -líneas nacionales principalmente-, con refugios antiguos, que no están iluminados y degradados en algunos casos. Dicha ruta circula paralela a las vías del ferrocarril Roca, uniendo distintas localidades de Esteban Echeverría y Ezeiza, donde también se observa la circulación de bicicletas.

En la localidad de Monte Grande predomina el nivel socioeconómico medio. Hacia los extremos, en los límites norte y sur de la localidad, los indicadores muestran valores más bajos, mientras que, en el centro de la localidad, que coincide con la estación de ferrocarril, y donde se emplaza el centro administrativo y de servicios, el nivel socioeconómico se eleva a valores altos. Allí se evidencia la presencia de servicios de transporte con cobertura territorial, mientras que en los sectores de más bajos ingresos no se observa cobertura. A su vez, en el extremo suroeste donde se emplazan urbanizaciones cerradas, en la localidad de Canning, el nivel socioeconómico también es más alto y decrece la cobertura de líneas de transporte. Siguiendo la figura a continuación, se grafican las densidades medias en el partido. Dentro de la localidad, se observan densidades medias en los entornos a las estaciones del ferrocarril y en el centro de la localidad de Monte Grande, donde se emplaza el centro comercial y equipamientos administrativos-institucionales como los tribunales y la municipalidad, de salud como el Hospital Municipal, y de educación. A medida que se aleja del centro hacia la periferia, la densidad se vuelve media-baja o baja y analizando la cobertura del transporte público, también disminuye. Las rutas tienden a cubrir sectores con características de ‘centralidad’, es decir: con densidades y nivel socioeconómico medio, concentración de actividades terciarias o de servicios y accesos a ciertas redes troncales de transporte como las vías del ferrocarril o principales avenidas, siendo que las autopistas brindan cobertura en otros sectores y permiten otros ingresos a la ciudad.

Figura 2. Densidades y cobertura de transporte en Monte Grande



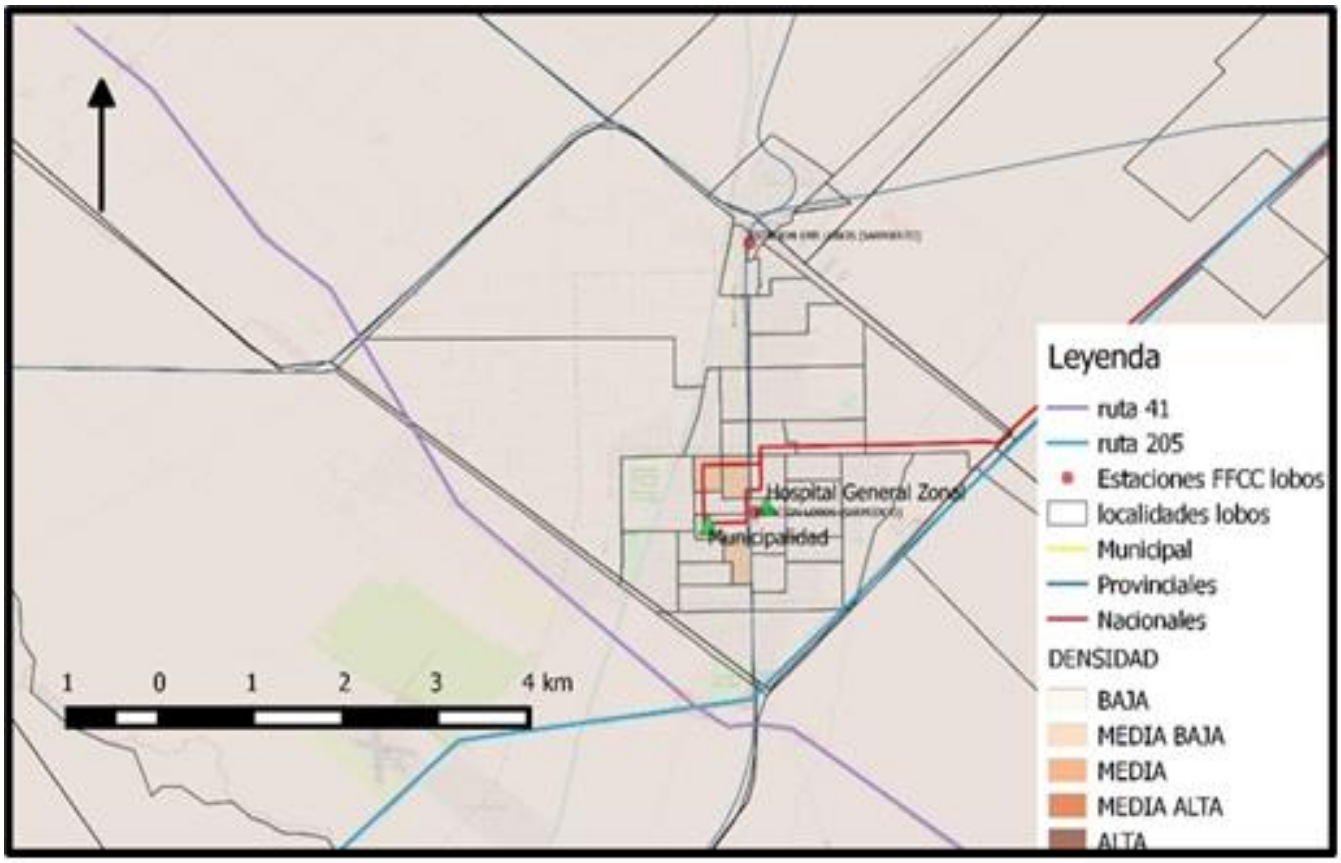
Fuente: Elaboración propia

Lobos

La ciudad de Lobos actualmente se encuentra delimitada por las Rutas Nacional 205 y Provincial 41, las vías del Ferrocarril Roca y la avenida de Circunvalación, constituyendo las barreras físicas urbanísticas que delimitan al sector urbano del área rural. Asimismo, el núcleo urbano tiene barreras físico-funcionales internas, constituidas por las vías férreas del Ferrocarril Sarmiento, que atraviesan linealmente a la ciudad en el sentido Norte-Sur, y los canales Salgado y Muñiz, que recorren la planta urbana en el mismo sentido. A su vez, la construcción de la autopista Ezeiza- Cañuelas ha generado cambios en las dinámicas de circulación (Plan Estratégico Lobos, 2009). En todo el municipio se observan bajas densidades, excepto en el centro histórico donde se evidencian densidades medias, que coinciden con un uso del suelo mixto, en torno a la plaza principal 1810. Allí se localizan el equipamiento institucional -como la municipalidad y otros organismos gubernamentales-; de salud, como el hospital; y educativo o cultural, como escuelas o centros culturales, emplazados todos en el entorno de la estación del ferrocarril. Al no contar con

establecimiento de educación superior, para cursar carreras universitarias o especializaciones, es preciso desplazarse fuera del distrito.

Figura 3. Densidades y cobertura de transporte en Lobos



Fuente: Elaboración propia

Los principales accesos al municipio son a través de la Ruta Provincial 41 y la Ruta Nacional 205. Lobos es un centro de comercio y de servicios de jerarquía regional, donde se asienta también la actividad industrial del partido. Tiene importantes recursos turístico-patrimoniales en su área central. Dichos accesos constituyen la red vial principal: la Ruta Nacional 205 conecta hacia el noreste con Cañuelas y hacia el sudoeste con Roque Pérez, y la Ruta Provincial 41, que lo conecta hacia el noroeste con Navarro y hacia el sudeste con San Miguel del Monte. También es importante destacar que el centro cuenta con estacionamiento medido y con estacionamiento para motocicletas en el espacio público.

En general las condiciones del espacio público son adecuadas, aunque podría mejorarse la presencia del mobiliario urbano, con renovación de refugios, inclusión de más asientos, juegos y espacios de circulación peatonal o ampliación de veredas en zonas céntricas. En relación con el ferrocarril, el municipio se encuentra atravesado por dos líneas: Roca y Sarmiento, que sin embargo son utilizadas por pocos servicios.

En relación con el transporte urbano e interurbano, cuenta con una terminal de ómnibus que funciona como cabecera. En cuanto al transporte urbano, por allí circulan: las líneas 88, que conecta con la Capital Federal, las líneas provinciales 296 y 432; y las municipales 501 y 502 (empresa expreso empalme).

Con relación al Nivel Socio Económico en general es medio, hacia los bordes de la ciudad; mientras que en el resto del municipio pueden observarse niveles más bajos. La cobertura de transporte se observa en el centro histórico del municipio, y por las principales arterias (como la Ruta Nacional 205 que constituye una vialidad de la red primaria). Los recorridos de las líneas de colectivo se emplazan sobre la ruta- en los ingresos a la ciudad- sin embargo, donde se observan las paradas por fuera de la estación, debieran mejorarse las condiciones de espera con mayor seguridad en dicho contexto.

Análisis de la movilidad a partir de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EnMoDo) 2014

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2014 (EnMoDo) se realizó en la Región Metropolitana de Buenos Aires, entre los días 20 de agosto y 12 de diciembre de 2014, a través de una muestra probabilística, polietápica y estratificada extraída de la Muestra Maestra Urbana de Viviendas de la República Argentina.

Para llevar a cabo el estudio, se procedió al análisis de la base de datos viajes y personas. El estudio se desarrolló con una muestra de aglomerados, con lo cual fue necesario reconstruir los datos por localidad para identificar los casos bajo estudio a través de la utilización de sistemas de información geográfica y luego a la segmentación de bases filtradas por dichas áreas seleccionadas. Si bien la metodología de asignación de casos a una muestra no es la misma para aglomerados que para partidos o localidades, el propósito de examinar esta encuesta era corroborar las tendencias observadas en encuestas anteriores (EnMoDo 2010), e incorporar datos sobre localidades que no habían sido estudiadas con anterioridad como por ejemplo Lobos. Se analizarán destinos de viaje, modos y motivos a fin de llegar a conclusiones comparable entre sí. Es importante destacar que la fuente de datos implicó un análisis binario en sus categorías, es decir, la encuesta tuvo lugar con anterioridad a la modificación de la ley de identidad de género N° 26743.

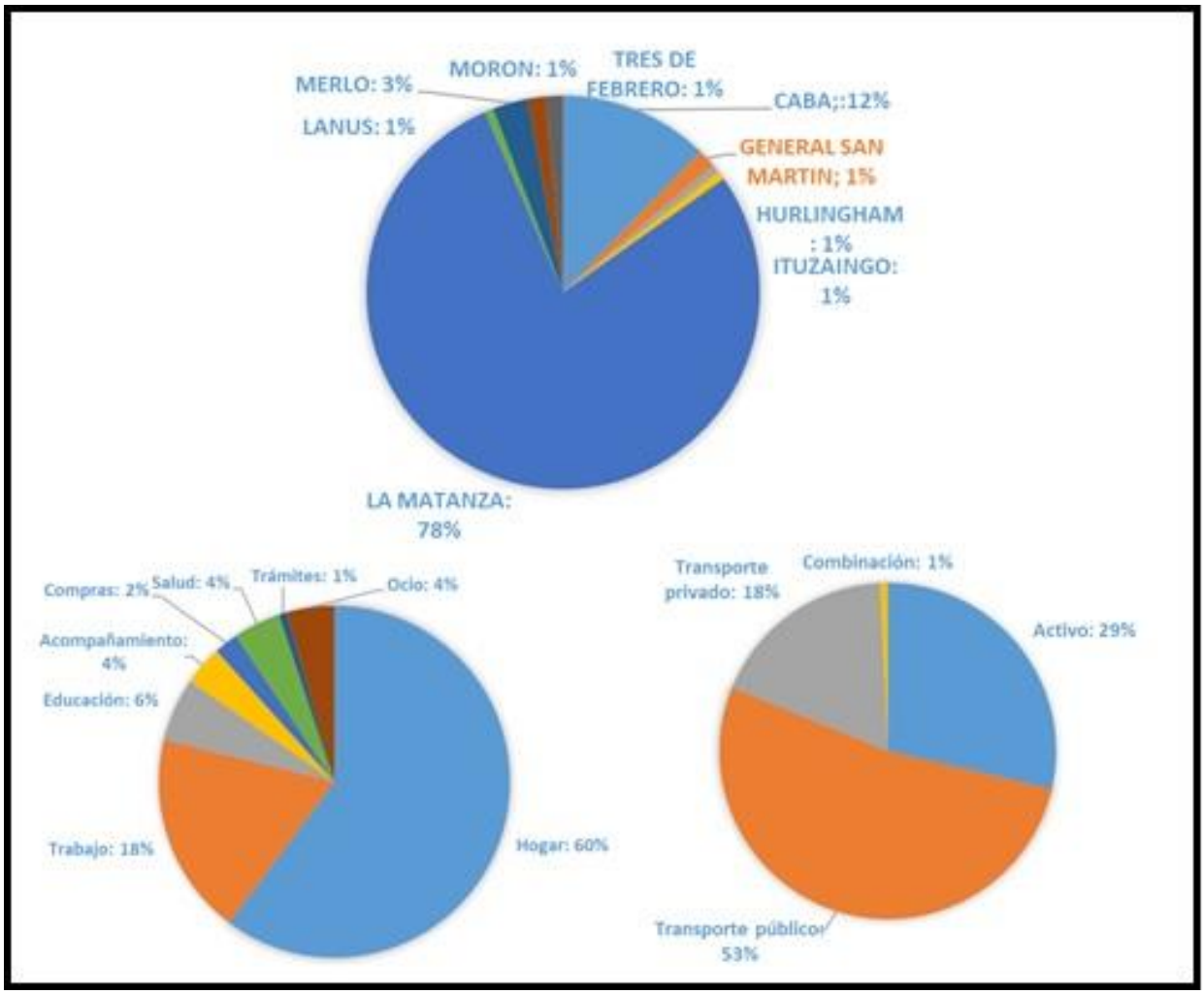
En primer lugar, en relación con los destinos de viajes de los casos seleccionados con origen en San Justo, observamos que el principal destino es el mismo municipio donde se emplaza la localidad, La Matanza, con una participación en torno al 78%. Esta situación, podría justificarse por varias razones: en primer lugar, respondería a las lógicas de movilidad de las mujeres que privilegian destinos cercanos a sus domicilios para desplazarse. Como se planteó en el primer apartado, los viajes son radiales, de distancias cortas y múltiples paradas; y en segundo lugar, porque al ser la ciudad cabecera del partido, genera y recibe una gran cantidad de viajes hacia el resto del territorio.

En tercer lugar, figura como destino CABA y luego con participaciones menores, destinos dentro de la Región hacia el corredor oeste principalmente.

Al analizar los motivos de los viajes, observamos que los casos relevados plantean, en primer lugar, el hogar como actividad principal de retorno hacia sus domicilios. En este caso, resultaría importante reformular las preguntas o hacer otras preguntas para diferenciar aquellas cuestiones que definen el retorno al hogar, de las calificadas como 'actividades' propiamente dichas, (ya que de lo contrario supone un sesgo para el estudio de actividades ligadas a la movilidad). En segundo lugar, figura trabajo con un 18%; en tercer lugar figuran los motivos de cuidado: acompañamiento (4%) salud (4%) ocio (4%), compras (2%) y tramites (1%) con una participación del 15% y en cuarto lugar el motivo educación con un 6%. En este caso, se toma "trámites" como un motivo de cuidado ya que no se especifica que sean personales, puede tratarse de gestiones ligadas al hogar o miembros de la familia.

Cuando se analiza la distribución modal de los viajes de los casos considerados, en la base viajes, se observa una segmentación por tipos de viajes en categorías más amplias agrupando los modos: transporte activo, transporte público, transporte privado y combinación de tipo de transportes. En este caso se evidencia que la principal elección corresponde a los modos públicos, con el 53%; en segundo lugar, los activos con un 29%: y tercero, privado con un 18%, relegando al último, combinación de tipo de transporte con un 1%. Si bien no se trata de datos desagregados, podemos concluir que las preferencias de las mujeres en relación con los modos de transporte siguen inclinándose por modos públicos y activos tal como se ha declarado en el primer apartado.

Figura 4. Destinos. Motivos de viajes y tipos de transporte empleados por mujeres en San Justo



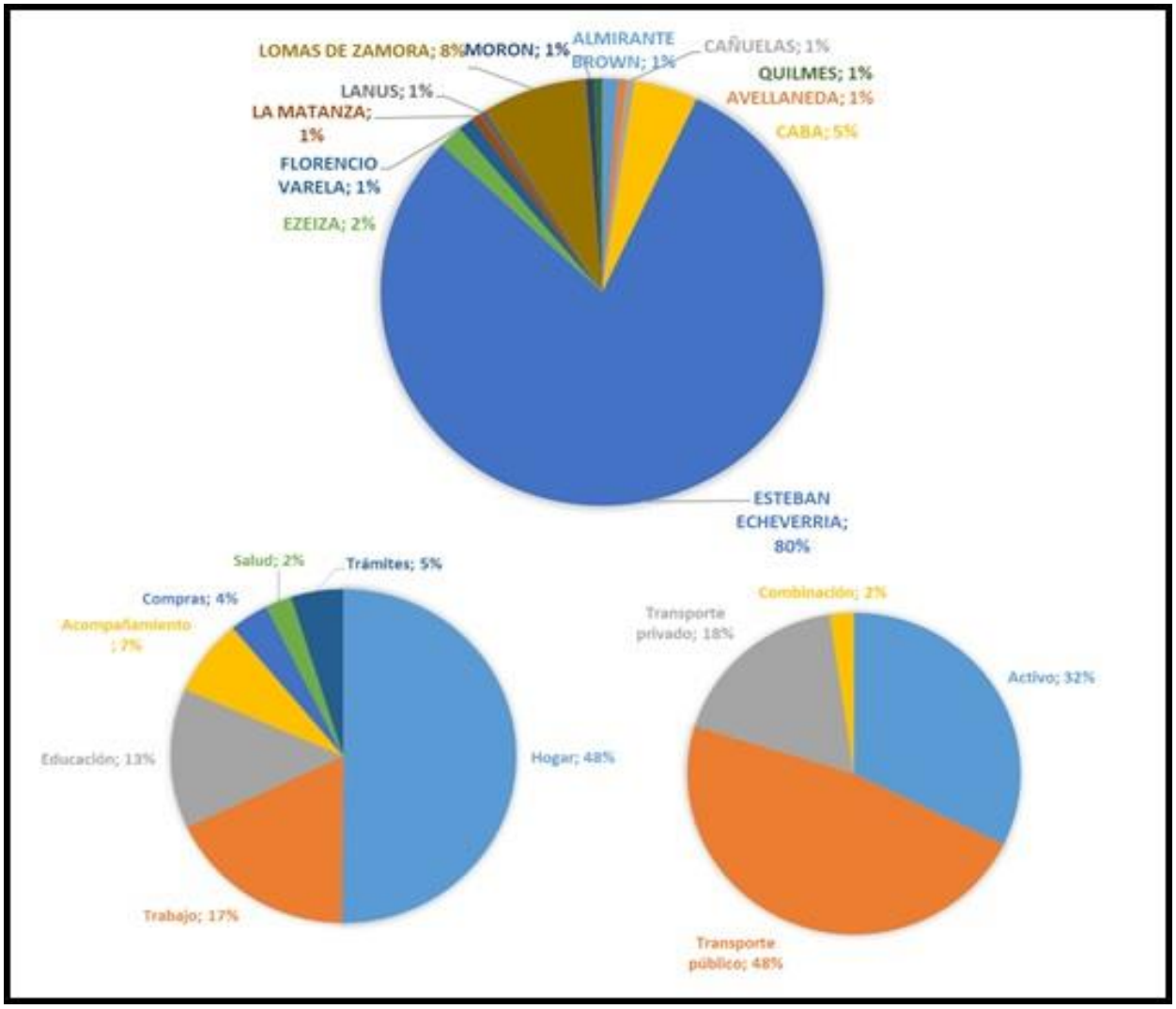
Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En los casos tomados en Monte Grande, (Figura 5) el principal destino se evidencia al interior del municipio, con Esteban Echeverría como primera elección (con un 81%). En segundo lugar, figura CABA y luego destinos dentro de la Región, con participaciones marginales, menores al 5%. Esta caracterización puede verse reflejada en otros casos, como el anterior de San Justo donde los viajes realizados por mujeres tienen lugar principalmente en el mismo distrito, en destinos de cercanía y desde localidades cabeceras donde hay mayor afluencia de servicios de transporte público colectivo. En este caso también se emplaza en las cercanías de la estación de ferrocarril homónima que lleva ese nombre.

Con relación a los motivos de los viajes, figura nuevamente la actividad de retorno al hogar, en primera instancia con un 47%. En segundo lugar, aparecen los motivos de cuidado con una participación del 18% (acompañamiento 7%, trámites 5%, compras 4%, salud 2%). En relación con las actividades ocupacionales, hay una diferencia entre trabajo y estudio: mientras que trabajo figura con un 17%, educación, con un 13%.

Frente al análisis de la distribución modal en Monte Grande, sigue la misma tendencia que en el caso anterior. La primera elección de los casos está asociada al transporte público, con un 48%. En segundo aparece la movilidad activa, con un 32% y en tercer lugar el privado con un 18%, aunque aquí la combinación de modos figura con un 2%.

Figura 5. Destinos, motivos de viajes y tipo de transportes empelados por mujeres en Monte Grande

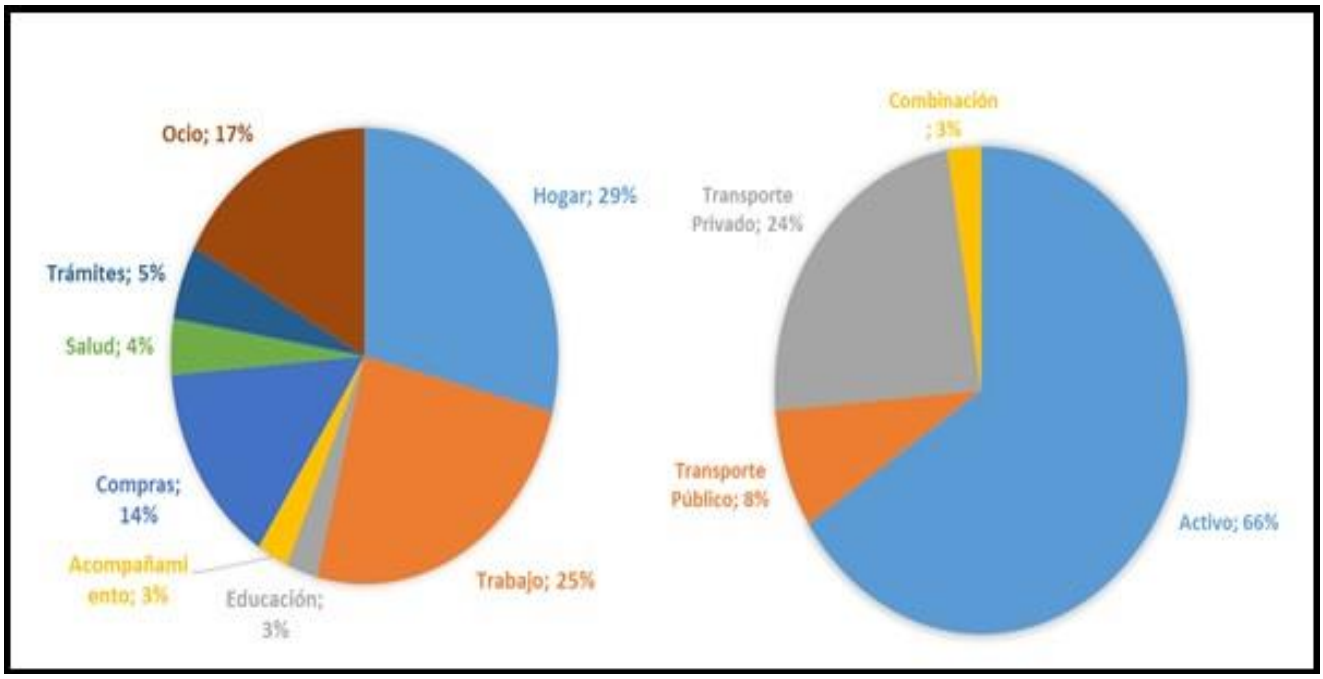


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En este apartado analizaremos las características de movilidad de las mujeres en Lobos. En primer lugar, encontramos que el 100% de los casos declararon realizar viajes con destinos dentro del mismo municipio. Es decir, los 76 casos que se tomaron en Lobos, tienen como origen y destino el mismo partido. Esa situación sería el extremo de lo observado en las otras localidades donde había una elevada participación de viajes dentro del municipio, en torno al 80 o 90% en cada caso.

Al analizar los motivos de viajes, encontramos que los de cuidado figuran en primer lugar con un 43% donde se suman ocio (17%), acompañamiento (3%), salud (4%), compras (14%) y tramites (5%). En segundo lugar, hogar aparece con un 29%, pero con una participación mucho menor que en los otros casos donde rondaban el 50 o 60%. Finalmente, se encuentra educación con 3%. Las primeras elecciones ligadas a hogar, trabajo y cuidado, condicen con lo observado en las otras localidades en ambos estudios. Sin embargo, la baja incidencia de educación y de ocio, podría explicarse ante la ausencia de equipamientos educativos terciarios y universitarios, ya que la encuesta releva datos de movilidad hacia establecimientos educativos en la forma acompañamiento a menores pero, para las mujeres encuestadas, el acceso a estas actividades dependen de la movilidad por fuera del municipio.

Figura 6. Motivos de viajes y tipo de transporte empleado por mujeres en Lobos



Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En relación con la distribución modal, aquí también se observa una participación muy elevada de los modos activos, en primer lugar con el 66%, en segundo lugar, los modos privados con el 24%; y en tercer lugar el transporte público con el 8%, dejando a combinación de modos en último lugar con un 3%. Aquí podemos observar las mismas características que en el caso anterior: viajes de distancias cortas, dentro del mismo municipio, que pueden ser cubiertas por modos activos; mientras que la comunicación al resto del partido o por fuera, esta brindada por modos privados (que son aquellos que garantizan la cobertura ya que los modos públicos circulan por vías que se conectan con otras vías importantes, hacia CABA principalmente). A su vez, como en el caso anterior no todos los servicios ferroviarios llegan, con lo cual las frecuencias son más espaciadas.

Conclusiones

Como primeras conclusiones podemos decir que en los casos de estudio se observan diferencias en términos de dinámicas y tendencias urbanas: por un lado San Justo y Monte Grande, ubicadas en la primera y segunda corona respectivamente, presentan cualidades netamente urbanas; mientras que en Lobos el área urbana presenta dimensiones más pequeñas y se evidencian características de rur-urbanidad en el partido. A su vez, en el primer caso entre San Justo y Monte Grande también se observan ciertas variaciones: mientras que San Justo se trata de una ciudad ubicada en un contexto urbano consolidado, con elevada presencia de servicios de transporte público y territorios lindantes de similares características, Monte Grande se encuentra circundada por territorios con usos especiales como áreas a conservar (bosques, humedales), y urbanizaciones cerradas, dando cuenta del espacio vacante y demanda del mercado para desarrollar este tipo de emprendimientos en zonas con acceso privilegiado para vehículos particulares.

En relación con los patrones de movilidad de mujeres, observamos que los motivos de cuidado aparecían en tercer lugar en San Justo, -primera corona-, en Monte Grande en segundo lugar y en Lobos -tercera Corona- en primer lugar; de esta manera se muestra cómo la movilidad de cuidado va tomando mayor protagonismo de un sector a otro de la Región. Cuando miramos los destinos de viajes ocurre lo mismo: en San Justo, los viajes dentro del mismo municipio estaban cercanos al 80%, en Monte Grande apenas superaban el 80% y en Lobos representaban el 100%. Es decir, en los casos que se tomaron, desde la primera corona hacia la tercera, las tendencias se profundizaron. Ahora bien, al analizar la distribución modal, observamos que en San Justo y Monte Grande, en primer lugar, figuran los viajes en transporte público; en segundo lugar, activo y en tercer lugar, los privados. Sin embargo, en Lobos, los principales viajes se hacen en modos activos y luego en privados, dejando los viajes en transporte público en tercer lugar.

A partir de lo anterior, se concluye que el empleo del modo activo a pie y transporte público colectivo son los que mayores participaciones tienen en los tres distritos. Pero la principal diferencia refiere al empleo de modos privados en la tercera Corona-Lobos-, en relación con los distritos de la primera y segunda corona. La presencia de elecciones con alta participación en modos públicos se presenta como una oportunidad sobre la cual trabajar para introducir modificaciones en función de las nuevas demandas de movilidad y generar cobertura en los nuevos territorios que están avanzando en su proceso de urbanización o ajustar frecuencias cuando sea necesario (nocturnidad por ejemplo). A su vez, en un aspecto donde parecieran coincidir es que la movilidad tiene lugar en orígenes y destinos en el mismo municipio donde residen.

La extensión de la Región incorporando nuevos territorios urbanizados, la construcción de infraestructura -como rutas o autopistas que brindan conectividad centro- periferia o centro-centro-, permitió que muchas actividades surgieran o se asentaran en la periferia o en otros subcentros dentro de la

Región, como empresas, parques industriales. Asimismo, el fortalecimiento de los subcentros y surgimiento de nuevos municipios, trajeron como consecuencia nuevas administraciones municipales y nuevos equipamientos de salud y educación, y por consiguiente, otras actividades que potenciaron viajes dentro del mismo municipio. En particular, los movimientos intra-municipales se observan en los distritos de la segunda y tercera corona, que en este caso corresponde a Esteban Echeverría y Lobos.

Los viajes por trabajo, se realizan principalmente en los mismos municipios. Sin embargo, los motivos de estudio siguen mostrando baja participación y quizás estén asociados a la necesidad de desplazarse fuera de los municipios donde encuentran establecimientos de educación superior, ya que sólo La Matanza tiene Universidad local.

En la caracterización de las áreas en estudio, se observó que, en términos de cobertura de transporte público colectivo, se evidenciaban recorridos en las principales avenidas o vías de acceso. Sin embargo, en los barrios y vías intersticiales no se evidencia cobertura de servicios. La falta de cobertura por parte de las operadoras puede explicarse por los usos del suelo imperantes, donde frente a la ausencia de mixtura, son mayoritarios los usos residenciales. No se observan atractores o generadores de viajes ni equipamientos de escalas. A su vez, la infraestructura peatonal es limitada a zonas comerciales con acondicionamientos específicos para favorecer dicha actividad en los centros urbanos.

En el marco de esta investigación, se propuso como recorte espacial trabajar sobre las localidades de un corredor metropolitano de transporte. Para construir patrones de movilidad urbana en estos municipios, es preciso contemplar los desplazamientos que se realizan a nivel local como primordiales; los viajes intra-municipales representan una mayoría contundente en relación con los extra-municipales, incluso dentro de los corredores. De esta manera, se evidencia una dinámica de viajes y flujos que no están sustentados en los ejes tradicionales de crecimiento y estructuración del transporte, sino que es preciso poner el foco sobre las dinámicas locales de movilidad.

Por último, dentro de las dinámicas socio-territoriales y de movilidad involucradas en estos casos de estudio, como ya se ha dicho, se observan dos diferentes: por un lado, las que presentan características propias de la urbanidad en San Justo y Monte Grande; por el otro, en Lobos, las actividades de urbanidad podrían asemejarse a núcleos urbanos de mediana o pequeña escala. Sin embargo, resulta importante aclarar que en todos los casos coincide que los movimientos tienen lugar principalmente al interior del municipio y dentro de la localidad en estudio. Es decir, dentro de un mismo corredor, las dinámicas territoriales- sociales y las prácticas de movilidad pueden diferir distintos municipios, con lo cual se platea el interrogante de si el concepto corredor podría considerarse como unidad de estudio en todos los casos. En tanto la planificación siga pensándose desde la visión centrista y sesgada hacia los movimientos centro periferia o centralidad-centralidad;, se circunscriben a reforzar ese tipo de movilidad, que no condice con las

tendencias presentadas, donde las centralidades han crecido y se han potenciado demandando una planificación hacia la descentralización de ciertas actividades y concentración de otras – salud de alta complejidad, actividades judiciales- administrativas, centros de investigación, como algunos ejemplos-.

Bibliografía

Cebollada, A. (2009). Mobility and Labour Market exclusión in the Barcelona Metropolitan Region. Jornal of Transport Geography. 17. 226-223.

Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. Vivienda y Ciudad,4, 205-209.

Greed, C. (2019). Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway. En Lindkvist Scholten, C, Joelsson, (comp.) Integrando el género en la planificación del transporte (pp 26-42). Switzerland: Springer Nature.

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 N° 16, 147-166.

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

Levi, C. (2019). Travel Choice Reframed: “Deep Distribution” and Gender in Urban Transport. En Lindkvist Scholten, C, Joelsson, (comp.) Integrando el género en la planificación del transporte (pp 43-66). Switzerland: Springer Nature.

Municipio de La Matanza (2005). Plan Estratégico La Matanza. La Matanza.

Garay, A (Dir.) (2012). Plan Estratégico Esteban Echeverría. Esteban Echeverría: Municipio de Esteban Echeverría (2012) Plan Estratégico Esteban Echeverría. Garay, A

Tella, G.(Dir.) (2009). Plan Estratégico Lobos. Lobos: Municipio de Lobos (2009) Plan Estratégico Lobos. Tella, G.

Sánchez de Madariaga, I y Zuccini, E (2020) Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. Ciudad y territorio. estudios territoriales. 89-102

Vidal –Koppman, S. (2014). Cambios y continuidades en el corredor sudoeste de la región metropolitana de Buenos Aires. La expansión territorial incontrolada del mercado inmobiliario. Proyección, 17, 94-110.

Base de datos:

República Argentina, Ministerio de Economía de la Nación, INDEC (2014). Encuestas de Movilidad Domiciliarias. Recuperado el 20 agosto de 2021 de http://datar.info/dataset/enmodo-2014