

Movilidad cotidiana en Ramos Mejía, La Matanza, desde una perspectiva de género

Daily mobility in Ramos Mejía, La Matanza, from a gender perspective

Dmuchowsky, Jimena

 **Jimena Dmuchowsky**
jimena.dmuchowsky@gmail.com
IMHICIHU-CONICET (Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas), Argentina

Geográfica Digital
Universidad Nacional del Nordeste, Argentina
ISSN-e: 1668-5180
Periodicidad: Semestral
vol. 20, núm. 40, Esp., 2023
revista.geografica.digital@gmail.com

Recepción: 15 Abril 2023
Aprobación: 01 Noviembre 2023

URL: <http://portal.amelica.org/amei/journal/615/6154243004/>

DOI: <https://doi.org/10.30972/geo.20406526>

Resumen: En los últimos años del presente siglo ha comenzado a problematizarse en el campo disciplinar de la movilidad en Argentina la observación, el entendimiento y la sistematización de las elecciones modales y las motivaciones desde una perspectiva de género. Es ese sentido, se propone analizar la configuración de la movilidad urbana en una ciudad de ingresos medios del Partido de La Matanza: Ramos Mejía.

La estrategia metodológica propuesta contempla analizar la movilidad de las mujeres a partir de los datos que se puedan extraer de la encuesta de movilidad domiciliaria para el AMBA, enfocándonos en los orígenes-destinos, las elecciones modales y sus motivos de viajes. Dicho análisis se complementa con entrevistas semi estructuradas y observación, con el propósito de extraer reflexiones en torno a las prácticas de movilidad de las mujeres de ingresos medios en vistas a la elaboración de recomendaciones que favorezcan una movilidad más inclusiva en términos sociales, políticos y económicos.

Palabras clave: Movilidad, Género, Área Metropolitana, Encuesta, Entrevistas.

Abstract: In the last years, the observation, understanding and systematization of modal choices and motivations has begun to be problematized in the disciplinary field of mobility in Argentina, from a gender perspective. That is why, it is proposed to analyze the configuration of urban mobility in a middle-income city of La Matanza: Ramos Mejía.

The methodological strategy contemplates analyze the women's mobility from the household mobility survey that took place in the AMBA, focusing on the modal choices and the motivations for the travel. This analysis is complemented with interviews and observation, with the purpose of getting reflections on the mobility practices of middle-income women with a view to the elaboration of recommendations that favor a more inclusive social, political and economic mobility.

Keywords: Mobility, Gender, Metropolitan Area, Metropolitan Area, Surveys, Interviews.

1. Introducción

En la presente convocatoria se planteaban entre los interrogantes cuáles eran los aspectos de la forma en que se desarrolla la movilidad urbana en el marco de los objetivos de desarrollo sostenible. En ese sentido, entendiendo a la movilidad como una práctica social que se desarrolla en el espacio (Isunza, 2019), se convierte en una de las dinámicas que le da forma al mismo, al mismo tiempo que, la configuración de los espacios determina la forma que adopta la movilidad. A su vez, la cuestión de género ha ingresado en las agendas públicas de investigación y planificación en las últimas décadas y se reconoce como uno de los aspectos a trabajar para disminuir las brechas existentes en vistas a la construcción de una sociedad -y ciudades- en un contexto de desarrollo sostenible. A su vez, las características que adopta la movilidad son diferentes en distintos contextos y en diversos sujetos. De esta manera, los estudios de género aplicados a la planificación urbana y a la movilidad han demostrado que las mujeres e identidades feminizadas desarrollan prácticas de movilidad diferentes respecto de las de los hombres, y en su ejercicio se encuentra que la disposición del espacio público no se adecúa a sus necesidades y actividades, debido al carácter heteronormativo que ha adquirido en su concepción original.

La propuesta de trabajo parte del interés de analizar la movilidad urbana desde una perspectiva de género en el Área Metropolitana de Buenos Aires [AMBA] dando continuidad a otros trabajos que tuvieron lugar con anterioridad en esta Metrópolis abordando la perspectiva de género (Gutiérrez, 2005; 2009) y Gutiérrez y Reyes (2017) donde aún es posible seguir trabajando con dicha perspectiva en múltiples escenarios de alta complejidad, en términos de las dinámicas que allí tienen lugar, particularmente en los municipios o ciudades que integran la Metrópolis donde es posible captar algunas particularidades que involucran a la movilidad de las mujeres. Al tratarse de un avance de investigación en el marco de una tesis doctoral, se propuso un recorte espacial que corresponde al corredor sudoeste. La elección 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, potenciaron el crecimiento o consolidación de la mancha urbana y nuevas centralidad en torno a dicha vía rápida, en la última década (Vidal-Koppmann, 2014). A su vez, dentro del corredor, se tomará como caso de estudio el municipio de La Matanza, un distrito de una complejidad socioterritorial muy amplia, principalmente debido a las desigualdades que se encuentran en su interior y los desarrollos desparejos que allí se evidencian, donde se observa la ciudad formal, con una continuidad de la trama urbana consolidada, conviviendo con enclaves de pobreza (asentamientos) y urbanizaciones cerradas (en formatos de condominios). Si bien ya se han realizado estudios anteriores en relación con la movilidad, como por ejemplo la compilación llevada a cabo por Gutiérrez y Kralich (2016), La movilidad en el Municipio de La Matanza, aún se encuentra una vacancia en investigaciones relativas a la población de ingresos medios o medios altos en un sector urbano consolidado de la misma, lo cual introduce el interrogante de comprender cuáles son las características que adquiere esta práctica social en este territorio. De esta manera, para poder introducirse a la cuestión de la movilidad de mujeres o identidades feminizadas, es preciso

desarrollar una metodología de abordaje territorial de escala local, tal como se desarrollará más adelante. Es por lo que se seleccionó como área de estudio una ciudad comprendida en el sector conocido como Matanza I^[i], Ramos Mejía^[ii], donde se llevó a cabo la indagación.

Para la organización del trabajo se propone, en primer lugar, introducir 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 y a partir de los cuales se construyó el marco teórico. A continuación, se presenta una caracterización del área 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 [EnMoDo] llevada a cabo en el AMBA en el año 2018, a partir de la cual se buscarán elaborar patrones de viajes de mujeres haciendo foco en los orígenes- destinos, motivos y modos de viajes. A continuación, se introducirán las reflexiones extraídas de una serie de entrevistas realizadas a mujeres residentes en el área de estudio a fin de reconstruir a partir de sus voces aquellos aspectos que no hayan sido relevados a través del análisis cuantitativo. Siguiendo con lo anterior, se recuperarán algunas conclusiones en vistas a elaborar las reflexiones finales sobre la investigación y recomendaciones pertinentes para adecuar el espacio así como mejorar las condiciones de movilidad en general en el municipio, a partir del análisis desarrollado durante el trabajo.

2. Marco teórico y antecedentes

En los últimos años, la investigación sobre la movilidad se ha ido enriqueciendo como un campo interdisciplinario, incluyendo temas tan variados como transporte y planificación, teoría cultural, filosofía feminista, teoría del desarrollo y teoría postcolonial y a su vez, ha habido un aumento gradual en la participación de las mujeres no sólo en el transporte y el viaje como consumidoras, sino también como trabajadoras de transporte y como investigadoras en el campo (Jirón y Zunino, 2017).

A través del relevamiento de numerosos estudios, planes, informes, se encuentra que se ha considerado a las mujeres como sujeto de estudio en relación con la planificación de las ciudades y de la movilidad y los usos que hacen de las mismas, en el rol que cumplen en las actividades de cuidado y en la reproducción de la sociedad (Balbo et al., 2003; Plan de movilidad y género, [GCBA], 2019; Pérez, 2019; Lindkvist y Joelsson, 2019; Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020; entre otros). Entendiendo a su vez que los patrones de movilidad 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 las múltiples identidades que definen y atraviesan a las mujeres 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).

En los desplazamientos cotidianos existen importantes sesgos de género debido a las actividades múltiples que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada (García Palomares, 2008). El reconocimiento de

estos roles de las mujeres, incluyendo lo reproductivo y lo productivo, apareja obligaciones múltiples: cuidar a los niños, mantener el hogar, comprar los bienes para el consumo familiar y generar dinero para hacerlo. Este hecho tiene correlato en la experiencia de dificultades asociadas a la diversidad de viajes hechos durante la jornada Lazo y Contreras (2009).

Gutiérrez y Reyes (2017), en su trabajo sobre la movilidad en el Gran Buenos Aires, 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- los desplazamientos diversificados de corto alcance. De esta manera, la segregación urbana puede manifestarse permitiendo o restringiendo el acceso, de derecho o de hecho, en el caso de las mujeres a ciertos espacios, que suelen estar asociados a la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, que constituyen la base del poder y reconocimiento social.

En América Latina, las redes de transporte presentan menos complejidad en términos de análisis de crecimiento en forma de red, que en países desarrollados y a su vez muestran limitaciones para cubrir la demanda de recorridos de manera segura, 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).

Por su parte, Jirón (2017) a partir de recuperar la visión de Hanson (2010) identifica dos corrientes en la investigación: 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 dan cuenta de los movimientos de las mujeres fuera de la casa, principalmente hacia los lugares de trabajo. Estos estudios dan cuenta de 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 autora también rescata a Uteng (2012), regresando a la idea de que las mujeres pasan más tiempo en roles reproductivos, tienen una accesibilidad espacio temporal más restrictiva, así como horarios y cadenas de actividades más complejas, en este sentido, tienden a acomodar sus horarios para adecuar su trabajo y sus diversos roles. En países latinoamericanos, existe una alta dependencia o demanda y baja disponibilidad de sistemas de transporte público, lo que genera en muchos casos la existencia de sistemas informales. 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.

Vinculado a lo anterior, un concepto clave relacionado con la asignación de tareas, roles, uso del tiempos y espacio, es el de movilidad de cuidado, acuñado por Sánchez de Madariaga (2004) y Sánchez de Madariaga y Zuccini (2020), que puede ser definido 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.

Por otro lado, Greed (2019) introduce el concepto de ciudad de la vida cotidiana, que se define como la ciudad de distancias cortas, uso mixto del suelo y múltiples centros como el objetivo ideal que tendría plenamente en cuenta al género. Entre ellas sostiene la necesidad de incorporar funciones corporales femeninas a la política de transporte y planificación urbana, donde el uso de baños público representa el 'eslabón perdido'.

En la RMBA, los modos actuales de expansión metropolitana presentan tres características que inciden en las condiciones de movilidad: un contexto de baja densidad poblacional que responde a formatos residenciales más habituales en los procesos de suburbanización (urbanizaciones cerradas, loteos populares, villas y asentamientos y conjuntos de viviendas de interés social); una elevada dispersión territorial en la segunda corona metropolitana y en los ejes e intersticios de avance de la urbanización (largas distancias entre actividades, amplios vacíos urbanos y discontinuidades); y la propia fragmentación de la trama urbana, que provoca obstáculos en la circulación y necesidad de rodeos. Estas tres características responden al modelo de movilidad automóvil intensivo y al mismo tiempo condicionan las alternativas de movilidad, reforzándolo. En este contexto urbano, se debilitan las condiciones para la generación de una red de transporte público sostenible (Blanco et al., 2014). La configuración de la región metropolitana, sigue siendo monocéntrica, ligada a la conformación de las redes de transporte, tanto de autopistas como de transporte público masivos (ferrocarriles, colectivos, etc.). La movilidad se dispone en forma radio céntrica, sustentada en los ejes troncales de urbanización y transporte resolviendo la movilidad de millones que se desplazan desde la periferia hacia el centro diariamente atraídos por las actividades que allí se concentran, mientras la CABA mantiene su población estable desde hace varias décadas y la mayoría de sus viajes se realizan dentro de la ciudad en modo públicos. Si se analiza la red del transporte público, se notará claramente su carácter de inmovilidad, es decir que, en términos de ampliación de su cobertura o incorporación de nuevos servicios no se observa una continuidad acorde con la dinámica metropolitana, demográfica y territorial. En los últimos veinte años las tendencias muestran que hubo un crecimiento de la motorización individual; una generalización de los subsidios, como contrapartida al incremento del valor de los boletos del transporte público ocurridos años antes; el surgimiento de posiciones empresarias dominantes en el transporte público masivo, la gestión pasa a estar en manos de grupos privados; disparidad entre la calidad del servicio de los ferrocarriles y el autotransporte y la instalación y crecimiento de nuevos servicios colectivos. Los cambios acaecidos en los últimos veinte años, muestran un panorama general sobre los transportes colectivos: falta de información, rigidez reglamentaria, la restricción de cobertura, diversificación de los servicios y la clandestinidad (Gutiérrez, 2012).

En ese sentido, Ciccolella (1999), sostiene que los destinos de las inversiones en infraestructura de transporte y circulación favorecen la aparición de estos nuevos espacios de producción, consumo y residencia a través de los procesos de metropolización y urbanización, que llevan a una mayor 'motorización', es decir, mayor utilización de vehículos particulares para trasladarse en detrimento del

transporte público. La opción de uso del vehículo privado se podría vincular a la exclusión social, en relación con la organización de la ciudad y a la oferta de otros modos de transporte. La ciudad tiene una influencia directa en las opciones de movilidad de las personas y se refleja en las pautas y estrategias utilizadas para resolver los desplazamientos cotidianos. Las diferentes características de cada área urbana dibujan un territorio desigual en relación con el grado de dependencia del auto. De esta manera, el uso del vehículo privado para los desplazamientos cotidianos organiza unas estrategias dependientes de él (Miralles, 2005).

En términos de planificación de los espacios de movilidad, la segregación de decisiones según la escala ha generado una falta de coherencia en muchos territorios que se manifiesta especialmente en los barrios y en sus entornos, en la falta de redes de proximidad para el desarrollo de la vida cotidiana. Por eso, la aplicación de la perspectiva de género en los proyectos urbanos necesita como punto de partida una nueva forma de análisis, diferente a las empleadas habitualmente. Este análisis tiene que introducir de una forma exhaustiva criterios físicos y sociales en todas las escalas y fases del planeamiento de manera transversal. No se puede entender y estudiar un territorio o un entorno específico sin entender y estudiar las personas que viven, sus especificidades y sus necesidades diversas. Aunque estudiamos el detalle no se pueden dejar de atender las consecuencias que repercuten en el entorno próximo y más amplio, y a la inversa, el planeamiento general tiene que atender a la particularidad de cada calle y de cada línea que se dibuja. Por lo tanto, es necesario un análisis diferenciado de cada circunstancia o problema a resolver en cada proyecto, pero es fundamental que estén integrados, es decir, que cada variable esté entrelazada con el resto. El cambio fundamental que propone la aplicación de la perspectiva de género en la construcción de las ciudades es priorizar las personas y sus necesidades en todos los niveles de planeamiento (Muxí Martínez et al., 2011).

La perspectiva de género aplicada al urbanismo se entiende desde la experiencia y, por lo tanto, la escala próxima, pero esto no excluye la lectura analítica de la estructura general, que nos permitirá hacer recomendaciones en otros momentos de la planificación, más generales y lejanos, como puede ser un plan general (Muxí Martínez et al., 2011).

3. Metodología

A continuación, se desarrollará un estudio de caso: un análisis de la movilidad cotidiana de las mujeres en la ciudad de Ramos Mejía en el partido de La Matanza. Siguiendo los aportes teórico- metodológicos en relación con la investigación-intervención con perspectiva de género, es decir que, al haber sido invisibilizadas las voces de las mujeres de los procesos de planificación, a través de diversas herramientas como las entrevistas, encuestas específicas, bitácoras, etc., se busca llevar a cabo indagaciones que luego puedan reflejarse en dichos procesos de planificación, temas que fueron abordados en los trabajos de Muxi Martínez y Cicoletto (2011) o del *Col·lectiu Punt 6* (2019) nos interesa indagar respecto a las características que adquiere la movilidad de las mujeres, empleando diversas técnicas y fuentes de información. Para cumplir con este objetivo se propone una triangulación de técnicas, cualitativas y cuantitativas a fin de enriquecer el proceso de investigación y complementarlo para resolver aquellas deficiencias que

puedan emerger del análisis proponiendo un enfoque de estudio con un nivel mayor de profundidad y complejidad.

Para llevar a cabo un análisis de la movilidad, en primer lugar, se hará foco en algunas variables tales como orígenes y destinos de viajes, motivos, elecciones modales, reconstruyéndolas a partir de datos de la última encuesta de movilidad que tuvo lugar en la Metrópolis Las encuestas como fuentes de información cuantitativas brindan datos generales sobre los patrones y características de los movimientos de las áreas de estudio, sin embargo, existen algunos factores que no podemos relevar a partir de esas fuentes y que inciden directamente en los patrones de las mujeres tales como la seguridad, la nocturnidad, las actividades múltiples realizadas. Retomando lo planteado por Bach (2010) y Muxi Martínez y Cicoletto (2011), la construcción de estudios desde una epistemología feminista o con perspectiva de género presenta cierta complejidad debido a que las fuentes de información que encontramos en la actualidad no presentan un enfoque particular que contemple dicha perspectiva y a su vez, las voces de las mujeres no han sido consideradas, por lo cual resulta preciso recuperarlas para conocer sus necesidades, demandas, obligaciones, deseos, etc.

Por otro lado, en el armado metodológico de los estudios urbanos y de movilidad se propone que la escala geográfica de estudio e intervención sea local, y que los métodos empleados estén más cercanos a lo cualitativo o exploratorio, debido a que las bases estadísticas de información suelen no presentar la precisión esperada o dejan de lado ciertos aspectos interesantes sobre los cuales indagar. Es por lo que se propone la mixtura de métodos para su abordaje, triangulando técnicas de carácter cuantitativo con otras de carácter cualitativo y hasta incluso exploratorias como la observación participante. En este último caso, se llevó a cabo una observación de estas características en la ciudad de Ramos Mejía donde se captaron imágenes y aportes para la caracterización del caso.

A su vez, la elección de estudiar las clases medias está relacionada también con la heterogeneidad que se encuentra en su interior, ya sea por sus ocupaciones, nivel de formación, nivel de ingreso, pautas y patrones culturales y de consumo, que aportan a la diversificación en las visiones o elecciones de las mujeres en función de sus posibilidades, de elegir donde vivir, donde desarrollar sus actividades ocupacionales hasta donde llevar a cabo sus actividades de esparcimiento. En ese sentido, esta diversidad, sumada a la ausencia de estudios sobre dichos sujetos, aparece un campo de estudio sumamente interesante sobre el cual indagar.

En ese sentido, para este estudio de caso se propone desarrollar una investigación a escala local. En primer lugar, se lleva a cabo una caracterización de la misma. Luego se desarrolla un análisis cuantitativo de la información provista en la encuesta EnMoDo 2018 (Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transportes y Obras Públicas, 2022) que tuvo lugar en el AMBA -cabe aclarar que es el último estudio de dichas características realizado en el área y publicado a fines del año 2022- a partir del cual se pretende reconstruir datos de movilidad segregados por género. Finalmente, se presenta un estudio cualitativo de entrevistas semi estructuradas realizadas a mujeres residentes en la ciudad a fin de conocer percepciones, demandas y necesidades que no han sido relevadas en los estudios oficiales.

En 2018, en el marco de la Agencia de Transporte Metropolitano [ATM]^[iii], fue realizada esta encuesta que resulta un insumo clave para realizar diagnósticos acertados respecto a la evolución de la movilidad en el AMBA, aunque los resultados fueron procesados y presentados en el Informe EnMoDo 2018 por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas y su Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y Dirección General de Planificación, Uso y Evaluación y el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Las encuestas domiciliarias de viajes representan una fuente única para la planificación de la movilidad, puesto que permiten asociar desplazamientos tanto a características de las personas que los realizan como a los motivos de los viajes, así como detectar fenómenos de inmovilidad de un modo más acabado que ninguna otra fuente de datos de transporte. A su vez, al estar basadas en hogares, su expansión al universo poblacional de análisis es óptima, permitiendo ser fuente de calibración para otros datos como los que provienen de las tarjetas de viajes, antenas de celulares, dispositivos de conteos vehiculares y otras formas de recolección de información que sirven a la planificación de la movilidad urbana.

La encuesta de movilidad abarcó una muestra de 16.667 hogares, representativos existentes en el área de estudio, que corresponde a 42.971 personas, 59.452 viajes en 65.311 etapas. La EnMoDo se compone de 4 bases de datos correspondientes a Hogares, Personas, Viajes y Etapas, que pueden unirse a través de identificadores.

Para esta investigación se realizó la unión de dos bases, la base viajes con personas, a fin de poder analizar sobre la primera las características de los viajes en el área de estudio pero atendiendo a las personas que los realizaban, es decir, poder identificar a aquellas personas de sexo femenino que residían en Ramos Mejía y fueron encuestadas allí. Es importante destacar el componente binario de la estructura de esta encuesta, ya que sólo permite distinguir entre sexo femenino o masculino, no se contemplan las identidades genéricas o diversas, a pesar de haberse sancionado la ley de identidad de género (N° 26.743) en 2012. La modificación de la misma para la incorporación de un tercer género no binario fue posterior a la ejecución de este estudio y es por ello que mantiene dicho carácter en sus muestreo.

Si bien la encuesta fue estructurada para la representatividad en el área metropolitana donde se tomaron casos, al momento de indagar en territorios locales, es decir, localidades o barrios que las componen, fue necesario reconstruir los casos que se tomaron en esta ciudad a partir de los radios censales. Para ello se procedió a la identificación de los radios censales que componen la ciudad de Ramos Mejía a partir de las bases del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC, 2010) procesadas en un GIS y una vez identificados los códigos correspondientes, los mismos fueron filtrados y segregados en la base viajes de la encuesta, de esta manera se aseguraba que los casos que se iban a analizar correspondían a la muestra construida en los radios censales relevados en el desarrollo del estudio. Es por lo que, a lo largo del análisis de resultados hablaremos de los casos relevados sin intenciones de generalizar o construir tendencias para todo el municipio o región^[iv].

Por otro lado, se procedió a realizar entrevistas semiestructuradas a mujeres residentes en Ramos Mejía, a fin de recuperar sus voces y experiencias y conocer la perspectiva de las actrices en torno a su propia movilidad cotidiana y sus

elecciones, así como la movilidad y el transporte en sus ciudades de residencia y otros aspectos que no son considerados en las encuestas como por ejemplo seguridad, nocturnidad, accesibilidad y otras demandas. Las entrevistas fueron semi estructuradas ya que se contó con una guía de preguntas con la posibilidad de llevar a cabo re preguntas en los casos necesarios. La metodología propuesta para conseguir los casos fue la técnica bola de nieve, y se plantearon criterios teóricos para la selección de los mismos (buscando heterogeneidad al interior de la muestra). En el marco de un proyecto más amplio se realizaron treinta entrevistas donde se observó una saturación teórica, sin embargo, para este estudio se recuperaron las voces de 10 entrevistadas. En ese sentido, se intentará dilucidar cuál es la relación entre la presencia o no de planificación que favorezca el empleo de unos u otros modos.

Para la realización de las entrevistas se optó por criterios teóricos, en primer lugar, se buscó que fueran mujeres que vivieran en Ramos Mejía, de diversas edades, a partir de 20 años, que realizaran varias actividades que implicara tener movilidad diaria. En vistas a aportar mayor diversidad al estudio, para la selección de las entrevistadas, se intentó balancear entre quienes tuvieran hijos y quienes no, quienes usaran automóvil particular y quienes no, o quienes usaran transporte público frecuentemente.

4. Caracterización del área de estudio

La ciudad de Ramos Mejía está ubicada en el extremo norte del partido de La Matanza (Figura 1), y se inserta en el corredor sudoeste del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se emplaza sobre las vías de comunicación más importantes de la zona Oeste: Av. Rivadavia (Ruta Nacional N° 7), Av. Gaona; el Acceso Oeste de la autopista del Oeste, el ferrocarril Sarmiento, Av. Díaz Velez y Av. Mosconi (todas las anteriores generando conectividad con CABA) y Av. Díaz Velez. . La superficie que ocupa es de 11,9 Km². La distancia que la separa del centro de la Capital Federal es de poco más de 14 Km. Dentro de los límites de la Ciudad, está establecida una población actual de aproximadamente 98.500 habitantes según el CENSO 2010, con una densidad de 9.756,47 Hab/Km².

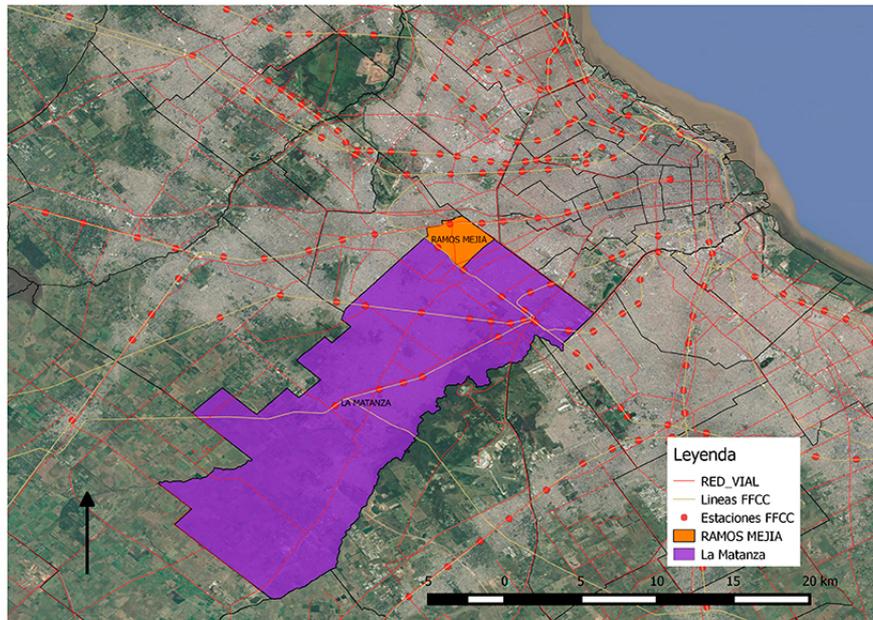


Figura 1.

Ubicación de Ramos Mejía

Fuente: Elaboración propia.

El centro de la ciudad se encuentra en las inmediaciones de la estación de ferrocarril que lleva su nombre y corresponde a la línea Sarmiento (Figura 2), es por lo que se lo categoriza como Estación y constituye un centro de trasbordo principal, donde en hora pico se registran aproximadamente 92.500 pasajeros por día (Proyecto de transporte urbano de Buenos Aires [estudio INTRUPUBA], Ministerio de planificación federal, inversión pública y servicios, 2007). Circulan por la ciudad 14 líneas de transporte público colectivo^[v] que en algún momento de su recorrido pasan por la estación de ferrocarril. Las principales vías de circulación corresponden a las vías de ferrocarril y a las avenidas o calles por donde se observan la mayoría de los recorridos de las líneas de transporte público colectivo: Av. Rivadavia, Av. de Mayo, Pte. Perón (ex Gaona), Alem, Ricchieri, Av. Gral. Alvarado, Av. San Martín. Frente a la estación, tanto del lado norte como del sur se emplazan paradas de taxis autorizadas por el municipio. En relación con el transporte privado, en algunas esquinas cercanas a la estación o sobre las avenidas principales (Av. De Mayo y Av. Rivadavia) se observan paradas de chárteres o combis^[vi], que no están señalizadas pero los usuarios son informados por las empresas en qué lugares se emplazan.

Esta ciudad funciona como nodo de transbordo tanto para el transporte público como para el privado, para aquellos pasajeros que se trasladan al resto del partido de La Matanza o quienes viajan a la ciudad de Buenos Aires, circulan y transitan por el centro de la misma. Por lo general se emplea el transporte colectivo para trasladarse desde los lugares de residencia a CABA a fin de combinar luego con el ferrocarril o alguna otra línea, en menor número se observa que utilicen el sistema privado de transporte colectivo (combis). Por otro lado, se observa también que para trasladarse al interior del partido o hacia otras localidades del AMBA, se produce el trasbordo hacia otra línea de colectivo o hacia el ferrocarril mismo. Por lo general, los taxis se emplean para hacer viajes

cortos, llegar más rápido a lugares alejados de las principales avenidas por donde circula el transporte público o en horario vespertino cuando la frecuencia es menor o directamente no se prestan servicios. Se trata de una ciudad donde la cobertura del transporte en algunas zonas es bajo, ya sea porque están alejadas de las avenidas principales o porque los servicios que circulan por la zona tienen poca frecuencia y en algunos casos ni las paradas se encuentran señalizadas (Figura 3). Esta situación deriva en un mayor uso de modos privados o servicios formales o muchas veces informal de agencias de remises^[vii] que no están registradas para trasladarse hacia la estación de la ciudad o uber.



Figura 2.
Estación Ramos Mejía
Fuente: Elaboración propia.



Figura 3.

Parada de transporte público sin señalizar en zona residencial Ramos Mejía

Fuente: Elaboración propia.

A partir del mapa presentado a continuación (Figura 4), se puede observar que predomina la densidad media y algunos sectores cercanos a la estación o sobre avenidas, más alta, debido a la densificación producto de la construcción de edificios en altura; y en relación con los indicadores socioeconómicos, es un territorio caracterizado por los niveles medio y medio altos, según datos recuperados del CENSO 2010 (INDEC, 2010).

La amplia cobertura de transporte se evidencia en las inmediaciones a la estación de ferrocarril – que ha sido renovada en el año 2017 acompañando el proceso de renovación en todo el ramal- y sobre las avenidas de Mayo y Rivadavia principalmente, y en las áreas donde se observa mayor densidad, sin embargo, luego los ramales se bifurcan hacia los barrios lindantes, y la cobertura allí es más baja, que corresponde a zonas ampliamente residenciales, con comercios de escala barrial y algunos edificios de baja altura, donde en algunas oportunidades no están ni señalizadas las paradas. Si bien se observan rutas por donde hay circulación de

transporte, se trata de una sola línea o ramal, con bajas frecuencias o casi nulas durante la noche.

En relación con los usos del suelo y sus equipamientos, observamos que, en el centro de la ciudad, cercano a la estación y sobre Rivadavia y Avenida de Mayo se extienden usos ligados al comercio con diversos rubros pero principalmente comercios minoristas y actividad bancaria. También se observan equipamientos de salud – varias clínicas privadas- y una delegación de administración pública local, así como establecimientos educativos de diversas escalas públicos y privados para educación inicial, media y terciaria.

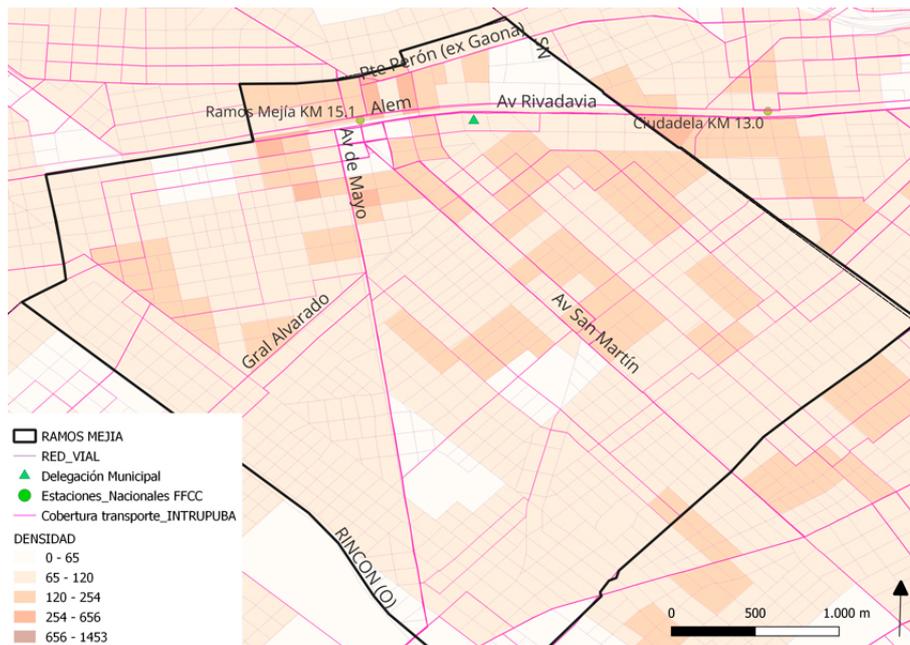


Figura 4.

Cobertura de transporte en Ramos Mejía con densidad

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Censo 2010.

5. Análisis a partir de la encuesta EnMoDo

A continuación se procederá a mostrar un análisis de la movilidad en la ciudad de Ramos Mejía, a partir de la encuesta domiciliar EnMoDo 2018 (Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transporte y Obras Públicas, 2022), desagregándolas por localidad y recuperando los datos de los movimientos realizados por mujeres, a fin de lograr una caracterización del caso de estudio.

Como se anticipaba en la introducción, Gutiérrez y Pereyra (2018) retoman la idea de que la movilidad cotidiana de las mujeres es diferente a la de los varones, debido a sus actividades y roles de género en la estructura social, asociados a roles domésticos y denominados reproductivos, aun trabajando fuera del hogar. Las elecciones de transportes se caracterizan por los servicios de transporte público que ofrecen menor cobertura, flexibilidad o caminatas que permiten mayor autonomía de movimiento. Este desigual acceso a la ciudad según género se refuerza en contextos territoriales monofuncionales (sean barrios precarios o residenciales de la expansión difusa) o periféricos a las redes troncales de transporte, característicos del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Siguiendo con esta lógica, a continuación, se procederá al análisis de los resultados obtenidos en la encuesta a fin de extraer las características generales de la movilidad de las mujeres en la localidad en estudio, a partir de las distribuciones modales, sus motivos y sus orígenes y destinos.

En primer lugar, a partir de la información extraída de la encuesta respecto a los destinos de los viajes que realizan los casos de mujeres relevados en Ramos Mejía (Figura 5), se muestra que el principal corresponde al mismo municipio donde residen, representando el 75% de los viajes. A continuación, aparecen destinos en municipios del corredor oeste de la región con el 13% y luego el destino Ciudad de Buenos Aires (CABA) con el 10%. Los otros dos corredores (norte y sur) tienen una presencia muy baja con un 1%, respectivamente. Dentro del municipio se podrán desplegar diversas estrategias de movilidad en diversos modos, ya sean públicos, privados o activos, y hacia otros municipios en la zona oeste o CABA los viajes podrán cubrirse en modos públicos- tren y las líneas de colectivos que circulan y llegan hacia la ciudad capital- o privados a través de la avenida Rivadavia o la autopista del oeste.

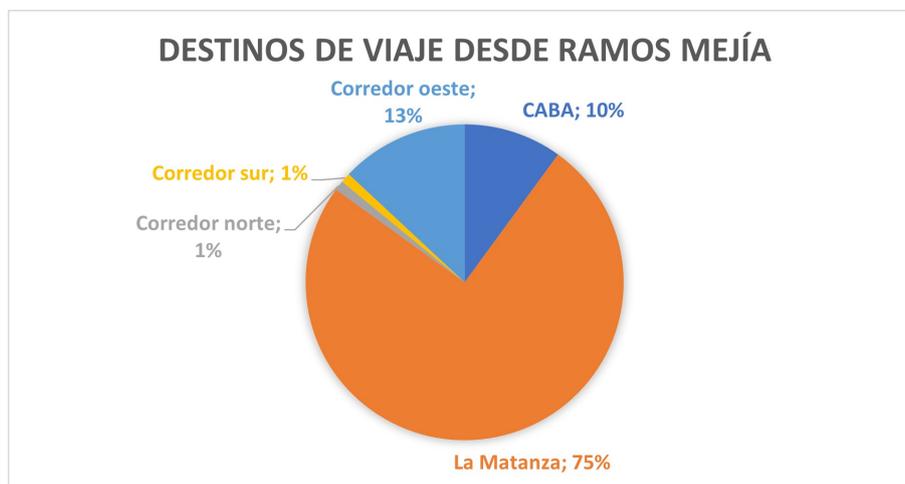


Figura 5.

Destinos de viajes de mujeres desde Ramos Mejía

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2018 (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transportes y Obras Públicas, 2022).

Si ahora el análisis se hiciera específicamente hacia los destinos por localidad, es decir para observar cuáles son las localidades del municipio de La Matanza u otras jurisdicciones (como CABA o Morón) hacia donde se registran viajes, encontramos que el principal destino corresponde a Ramos Mejía con el 46%, es decir que casi la mitad de los viajes desde Ramos Mejía tienen lugar en la misma ciudad; probablemente sea hacia la zona 'céntrica' donde se encuentran los destinos laborales, los centros de atención de la salud, los establecimientos educativos y los lugares de trasbordo, con lo cual se comprende que los movimientos se realizan desde/hacia los barrios periféricos donde se encuentran las residencias.

Luego figura en segundo lugar como destino CABA con el 10% y destinos en el municipio de Morón con un 8% hacia donde hay buena conectividad brindada por las avenidas y los colectivos que por allí circulan que los conectan y el ferrocarril Sarmiento. Finalmente, en tercer lugar, aparece San Justo, que al ser cabecera de partido concentra una gran cantidad de actividades, funcionando

como nodo atractor y generador de viajes y por ende, genera una dependencia funcional con otros destinos dentro del municipio (por ejemplo cuando se trata de resolver trámites administrativos, judiciales, bancarios, compras en el centro comercial, etc.) con el 7% donde se observan diversas formas de conectividad. El resto de los destinos se encuentran en La Matanza con participaciones menores al 5%: Gregorio de Laferrere, Rafael Castillo, La Tablada, Lomas del Mirador, Villa Luzuriaga, Villa Madero, Ciudad Evita, Isidro Casanova, etc., pero sumados todos los destinos en dicho municipio representan el 36% por fuera de Ramos Mejía como destino principal.

Los principales destinos de la movilidad femenina en este caso, se encuentra en lo que se conoce como Matanza I, es decir, en las localidades que se emplazan en el primer cordón del Municipio, lo que iría en concordancia con el planteo teórico que se realizara en relación a que los movimientos de las mujeres se realizan en radios de movimiento más acotados – o de proximidad- pero con mayor frecuencias, tal como se observa en la Figura 6.

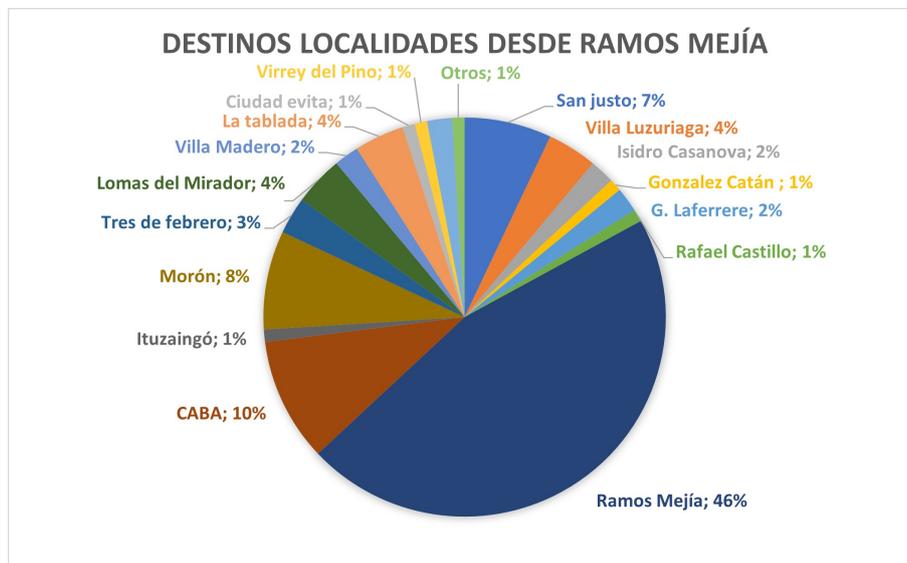


Figura 6.

Viajes de mujeres desde Ramos Mejía hacia otras localidades de La Matanza, y otros destinos

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2018 (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transporte y Obras Públicas, 2022).

En relación con los motivos de los viajes empleados por los casos relevados, siguiendo la Figura 7, si los agrupamos en ocupacionales (trabajo, estudio) y no ocupacionales (salud, compras, acompañamiento, deporte, social, recreación, familia, etc.), diremos que los segundos son los que predominan con el 57% de participación (descartando el motivo ‘otros’). En primer lugar, con 23% de participación aparece el motivo ‘estudio’. En segundo lugar, aparece el motivo ‘trabajo’ con el 18%, sin embargo, luego figuran ‘acompañamiento’ con el 17%, ‘compras’ con el 14% y el resto de motivos menores al 5%: ‘deporte’ con el 4%, ‘social’ con el 3%, ‘familia’ con el 3%, ‘recreación’ con el 2%, que reagrupados representa ese 52% de motivos de cuidado que corresponde a la principal elección de actividades para los viajes. Luego el 41% lo representa los motivos ocupacionales (trabajo y estudio) y el restante 7% corresponde a motivos ‘personales’ y ‘otros’. En esta ciudad se encuentran destinos de actividades

múltiples: comercios, establecimientos de salud, educación, administrativos, municipales, etc., y a su vez funciona como sitio de transbordo para el ferrocarril u otras líneas de transporte público con lo cual las viajantes se desplazan desde allí hacia otros destinos donde se emplazan sus residencias. Es por lo que figuran multiplicidad de actividades para los destinos de sus viajes. Sin embargo, es importante resaltar que los casos de las mujeres que residen en esta ciudad se desplazan principalmente para resolver motivos que impliquen actividades de cuidado.



Figura 7.

Motivos de Viajes de mujeres desde Ramos Mejía

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2018 (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transportes y Obras Públicas, 2022).

Finalmente, para el análisis de las elecciones modales (Figura 8) en los casos tomados en aquí, en primer lugar, podemos decir que se trata de un campo construido a partir de la etapa que compone al mismo, considerando que cerca del 90% de los viajes cuentan con una sola etapa, podemos decir que las tendencias que muestra este campo corresponden a la amplia mayoría de los viajes considerados en los casos analizados. En este sentido, diremos que la principal elección de las mujeres encuestadas corresponde al modo activo ‘a pie’, con el 34%. Esta situación podría explicarse en relación con la primera variable analizada, destinos de viajes, donde observábamos que coincidía con viajes de proximidad, es decir, en un radio acotado, dentro de la misma localidad, para satisfacer principalmente motivos de cuidado.

En segundo lugar, observamos que tanto viajes en transporte público como privado se equiparan en un 30%, lo cual difiere un poco de las tendencias observadas en el AMBA donde hay una clara prevalencia de elecciones por modos públicos por sobre los privados. La presencia elevada de viajes en modos privados podría ser analizado en clave socioeconómica, a partir de la tenencia o presencia de automóvil en la residencia, ya que se trata de casos tomados en una localidad de ingresos medios o medio-altos, donde podría observarse al menos un vehículo por domicilio. Sin embargo, el problema que surge aquí es que no se diferencia conductor de acompañante, dato que si podía desagregarse de la EnMoDo 2010, tal como lo recuperan Gutiérrez y Pereyra (2019) mostrando que como conductoras las mujeres en el AMBA figuran en un 24% y como acompañantes en un 59%, mostrando así las dificultades en el acceso al vehículo particular que tendrían. Con lo cual sería interesante seguir indagando en las etapas de

viajes, que rol cumplen las mujeres en esta elección, donde probablemente su participación en este tipo de movilidad sea acompañando más que como conductoras. Finalmente, en tercer lugar, aparecen los viajes con etapas en bicicleta con una muy baja participación del 3%, sobre la cual podría trabajarse para mejorar las condiciones de circulación e incorporar más usuarias, y otras elecciones con un 1% tales como taxi o remis o combi o chárter. Es interesante destacar también la poca presencia de viajes en modos semi públicos como el taxi o remis, que cumplen un importante rol para la movilidad de las mujeres. En el trabajo anteriormente citado de Gutiérrez y Pereyra (2019), se recuperan datos de participación de viajes en taxi o remis donde las mujeres lo emplean mucho más que los hombres, mostrando una participación en torno al 65% en comparación con los hombres, considerando el dato analizado por modo. En particular para quienes no acceden a la tenencia de un automóvil o se mueven con chicos o viajan en la nocturnidad, quizás responda a la primera cuestión planteada sobre la tenencia de vehículo particular en el hogar. Algunos de estos interrogantes buscarán ser resueltos en el siguiente apartado donde se presentarán los resultados de las entrevistas realizadas.

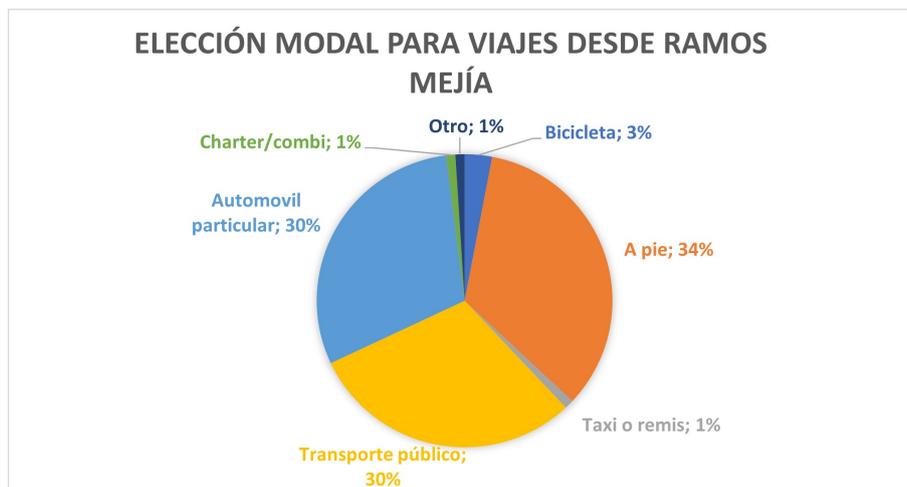


Figura 8.

Distribución modal por género en Ramos Mejía

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2018 (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transportes y Obras Públicas, 2022).

6. Recuperación de percepciones a partir de entrevistas

Ante la limitada presencia de investigaciones orientadas a dilucidar las especificidades de la movilidad de las mujeres de ingresos medios en Argentina, en relación con sus elecciones modales, los usos de los diversos modos de transporte, los orígenes y destinos, las actividades que realizan, desde la perspectiva de las propias usuarias, se planteaba un terreno interesante sobre el cual indagar, sobre todo por la diversidad que se encuentra en este sector socioeconómico, por la heterogeneidad de los caracteres de quienes lo integran. Es por lo que para llevar a cabo este trabajo se decidió escoger una localidad dentro de un municipio que fuera muy diverso y pudiera aportar riqueza de análisis.

A continuación, se recuperaran las conclusiones extraídas de las entrevistas llevadas a cabo a mujeres residentes en la localidad en estudio. Presentándolas por

segmentos etarios a fin buscar una variable en común que pudiera organizar la presentación de las conclusiones y la diversidad al interior de los mismos. .

Entrevistadas entre 20 – 34 años

A partir de las entrevistas realizadas a mujeres jóvenes menores a 35 años, podemos extraer en primer lugar que todas tienen o tuvieron acceso a educación superior, tres de ellas poseen formación terciaria y desarrollan sus actividades laborales en ese sentido, y una está cursando estudios universitarios y trabaja en tareas administrativas.

Todas las entrevistadas manifestaron que tienen como mínimo tres actividades diarias y que sus actividades laborales decidieron realizarlas cerca de sus casas. La entrevistada que realiza sus actividades laborales más lejos, igualmente las lleva adelante dentro del municipio. Por lo general salen varias veces por día de sus domicilios, situación que es posible gracias a que los lugares donde trabajan se localizan en las inmediaciones a sus residencias. En relación con las actividades no ocupacionales, si realizan algún hobby o actividad de esparcimiento, tendrá lugar también cerca de su casa o trabajo; las compras las realizan en la cercanía de sus domicilios en los locales del centro comercial más cercano; si van al médico también prefieren que sea en Ramos mismo o en San Justo y para las salidas de fines de semana o nocturnas por lo general prefieren Ramos. En este punto, la única entrevistada que posee auto si tiene que salir lo usa siempre, en tanto las que no poseen automóvil tienen que organizar que estrategias desarrollan: si van en grupo pueden optar por usar transporte público si vuelven desde capital, sino prefieren remis o uber por seguridad o porque en zonas del conurbano no hay transporte público, en tanto una de ellas planteó que no le molestaría caminar aunque sea de noche:

Si es muy tarde me tomo un remis, si veo que no es tan tarde vengo caminando. Acá los colectivos a partir del viernes vienen cada muerte de obispo, eso de estar esperando y en media hora podría haber llegado a mi casa. No sé si de madrugada pero si es de día sí. No soy miedosa, pero estoy atenta si. (Luciana, 31 años, entrevista personal, octubre 2018).

Mayoritariamente no poseen automóvil particular, de cuatro entrevistadas sólo una tuvo acceso a un automóvil propio pero tres de ellas aprendieron a manejar. Entre las razones principales que llevaron a la entrevistada que tiene auto a adquirirlo fueron principalmente laborales, ya que debe trasladar paquetes o cajas con materiales de considerable peso y se dificultaba su movilidad. Respecto del resto, y en términos generales no se ha presentado la necesidad de utilizar el automóvil particular, ya que resuelven su movilidad con diversas estrategias.

La cuestión del uso del automóvil pareciera de carácter ‘aspiracional’, es decir, si bien en la actualidad no pudieron acceder a tener uno, no descartan la posibilidad de tenerlo en algún momento, sobre todo con mayor edad, o si tienen hijos:

El auto tenes que buscar donde estacionar, con el transporte público, subo, pago, bajo, me desligo, hoy prefiero el transporte público, el día que tenga chicos creo va a cambiar pero ahora la que se tiene que mover soy yo (Daiana, 27 años, entrevista personal, octubre, 2018).

Las mujeres que no usan automóvil se valen del transporte público para ir a sus lugares de trabajo o para realizar tareas relacionadas con su trabajo o van caminando. Entre los modos preferidos para desplazarse prefieren también algún modo público como el colectivo o semi público como uber o remis, aunque si

podrían elegir, tal cual lo han manifestado las entrevistadas, entre todos los posibles, preferirían el auto ya que brinda más comodidad y la posibilidad de elegir caminos, manejar mejor los tiempos.

En sus lugares de residencia tienen alguna parada de transporte público cercano, en la misma cuadra o a una cuadra, sin embargo manifiestan algunos problemas para sus traslados, para las que viven cerca de una avenida donde hay más oferta de líneas de colectivo o para quienes se mueven en las cercanías de sus casas o por Ramos o zonas cercanas, no presentan tantos problemas, salvo por las bajas frecuencias, sin embargo para quienes viven en zonas residenciales más alejadas de las avenidas, aparecen otros problemas ligados a los destinos más lejanos o donde no hay tanta conectividad y la necesidad de hacer trasbordos, incluso hacia zonas que en distancias son cercanas, 20 o 30 cuerdas aproximadamente:

El transporte público más cercano lo tengo en la puerta. Si el transporte público tuviera cambios no pensaría en un auto. Yo que uso muchos colectivos, de distintas líneas, hay un montón de lugares donde creo que habría que hacer más recorridos, por ejemplo para ir de Ramos a Morón Sur me tengo que tomar 3 colectivos y estoy a 25 cuerdas, hay lugares que son cerca y no tengo acceso, yo toda la vida viví en San Justo, en Villa Constructora, y tenía que ir a Casanova y no tenía colectivo y Casanova es cruzando (Sabrina, 26 años, entrevista personal, octubre, 2018).

En relación con su movilidad diaria, consideran que se mueven normal o mucho, y que su movilidad difiere de las de los hombres, ya que éstos suelen tener movilidad propia para desplazarse, como automóvil o moto.

Todas coinciden en que están conformes con el lugar donde están viviendo ahora y elegirían ese lugar, y también coinciden en que si el transporte público tuviera cambios lo usarían más y no pensarían en emplear otros modos. Entre los cambios que harían se encuentran: incorporar servicios de noche, mejorar las frecuencias durante todo el día, incorporar nuevos recorridos que lleguen a más destinos, mejorar las unidades en su ventilación o calefacción y la limpieza.

Si pudiera elegir me gustaría poder viajar bien en tren o subte porque me parece que es un medio de transporte rápido pero no lo utilizo por miedo y una vez que tenes auto no quieres saber nada con el transporte público (Ornella, 33 años, entrevista personal, octubre 2018).

Finalmente, en relación con la movilidad general en la ciudad, habría un consenso en que resulta más sencillo desplazarse en transporte público por el centro de Ramos Mejía en las zonas cercanas a la estación ya que se observan numerosas dificultades para la circulación por el tráfico, la falta de estacionamiento por el estacionamiento medido, sin embargo, a medida que se aleja del centro hacia barrios periféricos, resultaría de mayor utilidad la circulación con modos privados.

Entrevistadas entre 35-44 años

Las mujeres entrevistadas en este rango de edad, ambas son madres, trabajan fuera de su domicilios y tienen auto particular. Ante el interrogante de cuantas actividades tienen por día, respondieron que más de cinco seguro, muchas de las cuales están relacionadas con sus hijos. Por lo general se movilizan en las cercanías de sus domicilios, eligieron desarrollar sus actividades ocupacionales cerca de sus casas y del colegio de sus hijos. Las actividades no ocupacionales también las

llevan a cabo cerca, preferentemente se desplazan caminando: gimnasio, compras, médico. Si eventualmente deben viajar a capital por un trámite o un médico, la entrevistada que hace muchos años que maneja prefiere ir en auto, la otra que aprendió a manejar hace poco tiempo prefiere ir en transporte público.

A su vez, ambas plantean que emplean diversos modos según el día. Pueden optar entre usar el auto particular, colectivo, remis o ir caminando, la elección dependerá de los destinos a los que deban dirigirse, si es sencillo llegar, si hay lugar para estacionar, o la distancia y el clima, si suele haber buen clima y la distancia es en torno a las 10 cuadras, prefieren caminar, de hecho, es el modo que preferirían utilizar si pudieran elegir. Asimismo, la elección también depende de si tienen que trasladarse con sus hijos, ya que en ese caso prefieren ir con el automóvil.

Respecto al uso del automóvil, una de las entrevistadas aprendió a manejar hace dos años y recibió el auto como un 'regalo' para que pudiera moverse mejor con su hijo, aunque prefiere usar el transporte público porque no le genera mayores inconvenientes, como los gastos y no se preocupa por el estacionamiento. La otra entrevistada aprendió a manejar antes de los 20 años, comparte el auto con su marido y manifiesta que suele usarlo cuando tiene que trasladarse con sus hijos. Prefiere usar este modo de transporte por sobre otros ya que le permite mayor independencia y en el caso de urgencias le resulta útil. Sin embargo cuando tiene que ir a CABA durante todo el día a cursar seminarios de formación, prefiere hacerlo en transporte público porque le resulta más fácil moverse de esa manera y se desentiende del problema del estacionamiento:

El transporte público lo usé cuando fui a un curso en Retiro^[viii] eran muchas horas entonces era preferible el transporte sino tenía que ver donde dejar el auto, y allá los estacionamientos son medidos con monedas, entonces tenía que salir del curso, ponerle la moneda y no era muy práctico y el auto todo el día en un estacionamiento o en una plaza no valía tanto la pena, si salía tarde iba con el auto por la demora que hay para tomar el transporte y tenía que hacer combinaciones de subtes (Andrea, 44 años, entrevista personal, octubre 2018).

El acceso al transporte público es cercano para las entrevistadas, apenas unas cuadras, sin embargo, el servicio presenta deficiencias, ambas viven en barrios residenciales, con lo cual los problemas de las bajas frecuencias y las bajas coberturas los viven constantemente ya que para acceder a colectivos con mejores servicios deben desplazarse hacia avenidas principales. A su vez, una de las entrevistadas suma una nueva variable en el conflicto por la circulación: la movilidad transversal. Resalta los problemas con los que se encuentra cuando quiere desplazarse desde Ramos sur, donde reside, hacia Ramos norte, donde trabaja, que están separadas por las barreras del ferrocarril Sarmiento y genera una gran congestión para los automovilistas y las líneas de colectivo no cruzan, con lo cual para desplazarse de un lado a otro no hay transporte directo, la mejor opción pareciera ser el cruce peatonal, ya sea a nivel o por el túnel; el puente peatonal, suele ser inseguro:

Para ir de Ramos norte o Villa Sarmiento hasta mi casa (en Ramos sur) tenía que caminar un montón de cuadras hasta la parada del colectivo que me lleva. El tema de la barrera hace que un montón de colectivos no pasen de un lado para el otro entonces como los colectivos algunos no cruzan la barrera tenes un gran problema porque tenes que caminar un montón de cuadras para llegar a la parada (Natalia, 35 años, entrevista personal, octubre 2018).

Ambas entrevistadas están de acuerdo en que si mejorara el servicio de transporte público lo usarían más y entre los cambios que le harían se rescatan: mejorar la frecuencia y las coberturas, mejorar las unidades respecto a la limpieza y la seguridad interna como por ejemplo la ausencia de cinturones de seguridad, y las tarifas están muy elevadas. A su vez, señalan las diferencias entre las unidades que circulan sólo en el municipio sus condiciones son inferiores respecto de las que se desplazan hacia CABA que tienen mejores prestaciones.

Las entrevistadas acuerdan en estar cómodas en el lugar donde viven y realizan sus actividades y que su movilidad es normal o tienden a moverse más que otros miembros de sus familias. Finalmente, concuerdan también en que es más fácil moverse en transporte público por la ciudad debido al congestionamiento de tránsito y los problemas asociados al estacionamiento, ya que no sólo se trata de una ciudad con centro comercial y de servicios consolidada, sino que también es una zona residencial, con lo cual en horario diurno se vuelve muy compleja la circulación y se agravan los problemas en la circulación transversal.

Entrevistadas entre 45-60 años

En este rango etario, las características de las entrevistadas son muy disímiles entre sí, en relación con la composición de sus familias- es decir, con quien viven-, si trabajan fuera de sus casas o no, o las actividades no ocupacionales que realizan una de ellas sale por la mañana, trabaja todo el día y recién vuelve a la noche mientras que las otras dos salen de sus casas varias veces por día. Coinciden en que dentro de sus actividades diarias tienen entre tres y más según el día que incluye trabajo, compras, tareas domésticas, ir a hacer alguna actividad física u ocuparse de alguna tarea acompañando a sus hijos.

Las entrevistadas que realizan actividades ocupacionales cerca de sus casas, emplean diversos modos de transporte según el día: auto, colectivo, caminan, mientras que la que trabaja más lejos, a 60 cuadras aproximadamente, siempre emplea el automóvil por distancia y porque si tuviera que usar el transporte público tendría que hacer trasbordo.

En relación con las actividades no ocupacionales, en general las realizan cerca de sus residencias, hobbies, gimnasio, compras, médico, y prefieren ir caminando. Cuando viajan a CABA, si es de día prefieren usar transporte público, porque les resulta más cómodo, más rápido y no se preocupan por el tráfico o el estacionamiento, mientras que si es una salida de noche prefieren ir con el auto porque si no consideran que no encontrarían medios para volver.

Dos de las entrevistadas que son profesionales y madres, manifiestan que pudieron elegir los lugares donde vivir y trabajar, privilegiando estar cerca de sus hijos, mientras que la otra entrevistada plantea que tuvo que ir adaptándose a las posibilidades de trabajo y en ese sentido, tuvo que optar por aprender a manejar y usar un auto para poder moverse con mayor comodidad hacia lugares de trabajo que le quedaban trasmano o muy alejados. Sin embargo, las tres manifiestan que si bien están conformes viviendo allí, si pudieran elegir quizás preferirían vivir en capital para estar más seguras o poder desplazarse con mayor comodidad.

Las tres coinciden en tener auto propio que fueron comprados con ahorros y les da mayor independencia para moverse, pero sus motivos de uso son diversos: dos de ellas aprendieron a manejar de muy jóvenes, una antes de los 20 y otra a los 20, son madres y trabajan (o trabajaba porque una es jubilada docente y realiza algunas actividades con horario flexible) relativamente cerca de sus casa, mientras

que la otra aprendió a manejar después de los 30, no tiene hijos pero trabaja lejos de su casa y optó por este modo de transporte porque no tiene ningún modo de transporte público directo que la comuniquen con su lugar de trabajo:

Accedí a comprar un auto porque me quedaba trasmano para viajar el transporte [público] para el trabajo. Ahora para ir a trabajar, el colectivo que tengo que tomar yo tengo que caminar como 8 cuadras para tomarlo para ir al trabajo, no hay nada directo o tengo que tomar dos (Karina, 47 años, entrevista personal, octubre 2018).

Respecto a que modos prefieren usar, dos de ellas manifiestan que preferirán el tren porque es más rápido, mientras que una privilegió el auto ya que es la que más lo usa a diario por su trabajo. Dentro de las posibilidades de modos para desplazarse, una de las entrevistadas manifiesta que usa a menudo uber y le resulta muy cómodo para sus pacientes que van diariamente al consultorio, ya que le resulta más barato, más seguro y cómodo:

Uber lo utilizo para mí y para mis pacientes del consultorio, es un servicio que me da un resultado excelente, es mejor que el remis porque es más rápido, llegan a los dos minutos, me dan el nombre del chofer, el detalle del auto y les digo a mis pacientes te van a cobrar tanto y el color del auto y ya saben (Sonia, 53 años, entrevista personal, octubre 2018).

Las tres sostienen que tienen transporte público cerca de sus casas, a cinco cuadras máximo, pero que el servicio no es bueno, no tiene buena frecuencia, los recorridos no son muy amplios y se les dificulta la movilidad dependiendo del destino. Para la que vive más lejos de la estación es la que encontrarían más complejidad para moverse:

Por 25 cuadras es otro mundo acá, muchas menos líneas, menos movilidad, no hay tantas avenidas, son calles comunes, no hay centro comercial muy grande, es un barrio tranquilo en comparación al centro de Ramos y San Justo. La cobertura es buena por donde me muevo pero si voy a capital tengo que tomarme otro (Miriam, 55 años, entrevista personal, octubre 2018)

Si el transporte público tuviera cambios lo usarían más, entre ellos manifiestan: frecuencia, servicios de cobertura, comodidad en las unidades como aire y calefacción y el valor de boleto es muy elevado.

En general reconocen que se mueven poco o que antes se movían más, pero que se mueven más en comparación con los hombres y que difiere en el sentido de que estos últimos privilegian tener movilidad propia para no usar transporte público:

Te soy sincera, no conozco ningún hombre de mi círculo íntimo que use transporte público, todos tienen auto (Sonia, 53 años, entrevista personal, octubre 2018)

Finalmente, coinciden en que no es una ciudad cómoda para moverse, y que en comparación pareciera estar planificada para usar transporte público y no privado por la congestión y los problemas con el estacionamiento. A su vez, recuperan también el problema de la barrera y la división entre los dos sectores de la ciudad entre Ramos Mejía norte y sur:

La barrera corta la ciudad por el medio, la barrera es un impedimento muy grande, te demora mucho tiempo... el desarrollo del lado norte es inferior al sur, históricamente, el lado norte es más de casa bajas con piletas y antes había del lado sur, pero después vinieron esos grandes edificios, comercios, son dos ciudades bien distintas (Sonia, 53 años, entrevista personal, octubre, 2018)

Entrevistadas de 61 años o más

La entrevistada de más de 60 es una mujer activa, que aún no se ha jubilado y sigue trabajando en su ocupación. Entre sus actividades diarias se pueden encontrar tres o cuatro, que responden a su trabajo, tareas domésticas, de acompañamiento o cuidado a un familiar y compras varias. Por lo general se mueve en un radio cercano a su domicilio, ya sea para ir a su trabajo que está a tres cuadras, para hacer las compras o visitar o cuidar a su nieto. Esporádicamente se moviliza a capital o a algún destino del conurbano a cursar algún seminario o curso de formación para su profesión, a los cuales suele acudir con algún familiar que trabaja con ella en el automóvil de su familia.

En su vida tuvo la posibilidad de elegir radicarse con su familia en Ramos para desarrollar sus actividades, aunque le gustaría vivir en un barrio de capital con mejor acceso para ir a otros lugares, aunque con características residenciales como las que posee su barrio actual.

Normalmente usa varios transportes para desplazarse, si bien se moviliza principalmente caminando, emplea colectivo, eventualmente tren y remis, alguna vez usó uber y su experiencia fue positiva, fue transportada por una mujer que manejaba, fue más barato y tranquilo. En general sostiene que no le molesta desplazarse en transporte público ya que la experiencia de viajar y conocer los recorridos le satisface:

Me gusta el colectivo te digo porque, me gusta tomar líneas que no conozco y que me lleven a conocer barrios, por ejemplo, el 106 es el colectivo que te da la vuelta al mundo, por ese colectivo conocí monte castro que es una zona muy linda, a lo mejor tardo un rato más, pero me gusta andar en colectivo para conocer (Maria, 61 años, entrevista personal, octubre 2018).

Como nunca aprendió a manejar aunque manifiesta que le gustaría vivir esa experiencia y tener un auto porque le parece que le daría más comodidad e independencia para moverse y visitar o conocer lugares nuevos, la posibilidad de viajar a otros lugares más lejanos o que son trasmano para ir en transporte público se la da su hija que si maneja y a la que acompaña mucho.

El transporte público más cercano lo tiene a media cuadra y a cuatro cuadras esta la estación del tren. Si bien no manifiesta problemas graves con respecto a su uso, le gustaría que hubiera mejoras en su servicio: mejores frecuencias, mejor cobertura hacia zonas donde se le dificulta llegar porque tiene que hacer trasbordos, y en comparación rescata que en otras zonas el transporte funciona mejor, como en zona norte. del AMBA

Considera que tiene una movilidad muy activa, se mueve mucho, al igual que el resto de su familia.

En relación con la movilidad en su ciudad, plantea que es cómodo moverse para caminar, pero para el transporte público o privado es complicado porque hay mucho tránsito, no hay una buena organización del tráfico, la barrera del ferrocarril trae más dificultades para circular de un sector a otro de la ciudad:

Acá en Ramos es un quilombo, esa sería la palabra exacta, acá hay mucho tránsito, hay muchas calles y veredas muy anchas, se nota más el tránsito, la mala organización que hay, que te dejen estacionar de las dos veredas, si vas por Güemes y tenes la salida del tren no podes estacionar de los dos lados, antes se hacían multas y quedó todo en el olvido, antes vos venias por Gaona acá en la curva, no se puede estacionar de los dos lados, esta calle es terrible, del lado sur vos sabes

que tenes estacionamiento medido, pero acá estamos como olvidados (por Ramos norte), de este lado es un desastre (María, 61 años, entrevista personal, octubre 2018).

7. Conclusiones

A partir del análisis de la encuesta, es posible determinar que las mujeres en este caso de estudio tienen mayor participación en el empleo de los modos activos, en el modo a pie, equiparando los modos públicos y privados en el segundo lugar. En el estudio de los orígenes y destinos, se puede observar que la mayoría de los movimientos se realizan en el interior del municipio, representado más del 70% de los mismos, hacia la misma localidad o localidades cercanas. Entre los motivos, podemos mencionar que los de cuidados acaparan la distribución con el 59%, con un rol muy importante como acompañantes y cuidadoras. Al intentar elaborar patrones de movilidad, podemos concluir que las mujeres privilegian modos activos en radios de cercanía cortos y con motivos de cuidado principalmente, coincidente con los que han mostrado estudios anteriores como el de Gutiérrez y Pereyra (2019), en cuyo análisis arriban a conclusiones similares.

Entre las reflexiones que podemos extraer del análisis de entrevistas, diremos que todas las mujeres reconocen que realizan hasta cinco actividades en los casos que tienen hijos, que en general, pudieron elegir donde realizar sus actividades, ya sean ocupacionales o no, privilegiando que fueran cerca de sus domicilios, y que para llevarlas a cabo emplean diversos modos, su decisión depende de varios motivos, como el destino y los trayectos que deben realizar y si van o no acompañadas por sus hijos, aunque manifiestan preferir la peatonalidad- en correspondencia con lo planteado a través de la encuesta-. En relación con la tenencia de automóvil, se ve generalizado en las mujeres de edades medias y que son madres; las más jóvenes, menores a 35 años y las mayores a 60 no presentan tenencia o uso de modos privados, lo cual estaría indicando una necesidad específica ligada al traslado de familiares –hijos particularmente- que la movilidad privada resuelve, ya sea por confortabilidad, seguridad u otras variables a las que el transporte público no responde.

Respecto a sus salidas de esparcimiento, prefieren que sea por Ramos y desarrollan otras estrategias para su movilidad nocturna, compartiendo remis o uber. La nocturnidad y la seguridad son dos aspectos importantes para destacar en la planificación de la movilidad de las mujeres. Sin embargo, todas las entrevistadas afirmaron que si el transporte tuviera mejoras preferirían usarlo o lo usarían más. En el uso del transporte público, se destaca el problema de la cobertura y la frecuencia. Dependiendo de los destinos, como sitios fuera del municipio, se vuelve más compleja la movilidad, y el tema de las bajas frecuencias es recurrente, sobre todo en horarios nocturnos. Además de estas cuestiones, plantean mejoras para el servicio como el confort de las unidades y la seguridad vial. A su vez, entre los problemas de planificación de la ciudad, fue reiterado el tema de la barrera espacial que significa el ferrocarril, que no sólo separa físicamente los dos sectores de la ciudad, generando desarrollos urbanos disímiles entre sí, sino que también genera complicaciones en la circulación peatonal particularmente.

A partir de los testimonios de las mujeres entrevistadas, podemos concluir que las principales demandas de movilidad se encuentran asociadas a los siguientes aspectos:

- Nocturnidad: falta de servicios nocturnos -lo que implica brindar servicios o sumar mayores frecuencias- y mejorar la infraestructura de circulación o espera nocturna- mejorar condiciones de seguridad en zonas de espera por ejemplo con iluminación o dispositivos de alerta-.

- Frecuencias de servicios colectivos y empleo de modos semi público o privados- sumar más frecuencias durante el día, en horarios valle y a la noche particularmente que son cubiertos por modos semi público como el remis o taxi o privados como el automóvil particular.

- Diseños de unidades universales o más inclusivos- mejorar el diseño de los colectivos para que puedan viajar mujeres acompañadas de sus hijos, mujeres mayores o con movilidad reducida más confortablemente, por ejemplo, cumpliendo con los pisos bajos-

- Infraestructuras para movilidad activa – incorporar carriles exclusivos para uso de bicicleta, que mejoran la percepción de la seguridad y permiten moverse más ‘seguras’; mejorar las condiciones de la movilidad peatonal, mejorando la infraestructura de veredas, incorporar más semáforos o delinear espacio de cruces peatonales seguros-.

- Cobertura – Algunos destinos por fuera del municipio no se observa cobertura.

Al analizar las apreciaciones de demandas identificadas, en la mayoría de ellas podría trazarse un correlato con los patrones de movilidad relevados en las encuestas de movilidad. Los viajes de las mujeres se realizan mayoritariamente a pie, lo cual incidiría en la necesidad de mejorar las condiciones del espacio público de circulación en general, pareciera impostergable efectuar mejoras en ese sentido, que por su jurisdicción estarían a cargo del municipio. Asimismo, una forma de incrementar los viajes y usuarias en bicicleta sería generando políticas cicloinclusivas que propicien contextos de mayor seguridad, por ejemplo, a partir de la incorporación de infraestructuras específicas, sistemas de bicicletas públicas, gestionando mejor el tránsito y la señalización, desarrollando eventos o encuentros para impulsar el uso de la bicicleta o incluso biciescuelas para enseñar a quienes no saben cómo usarlas (en general las mujeres han sido sujetos relegados en tenencia y aprendizaje en el uso de ciclorodados), entre otras iniciativas.

Los viajes en transporte público también presentan ciertas deficiencias, en ese sentido la participación actual ronda el 30% y ha decrecido en relación con la EnMoDo 2010 donde los viajes en transporte público representaban un 38%, a la pérdida de viajes del 8% se suma que los viajes en transporte privado pasaron de 24% en 2010 a 30% en 2018, y los viajes a pie se incrementaron de un 21% a un 34% entre los dos estudios, lo cual muestra una tendencia de incremento en viajes en modos privados y activos en detrimento del transporte público, que mostrarían deficiencias y demandas que no han sido respondidas. Por un lado, la cuestión de la cobertura, para lo cual sería interesante revisar los pliegos de licitaciones y en caso de ser necesario inspeccionar los términos y condiciones de actualización para su adecuación. Luego surge el problema de las frecuencias, y allí las empresas tienen un rol importante en su diagramación, ya que con una revisión adecuada podrían volver sus diagramas más flexibles y

jugar con la programación de servicios expresos o especiales en determinados horarios. Finalmente, para mejorar la cuestión de la planificación de los viajes, sería importante desarrollar aplicaciones con información en tiempo real, incluso considerando datos adicionales como presencia de pisos bajos o diseños adaptados a la movilidad reducida.

A su vez, los viajes se efectúan hacia destinos dentro del municipio, esta tendencia se observó también en la EnMoDo 2009 - 2010 donde los viajes dentro del mismo municipio presentaban más del 90% de participación en esta ciudad, dicha tendencia también se recupera en la publicación del Atlas enmodo (Gutiérrez, 2020) donde los viajes locales en el AMBA representaban el 75% del total- en promedio-. con lo cual los esfuerzos deberían orientarse hacia mejorar las condiciones de circulación y de uso del espacio en territorios locales, de escala barrial. Sin embargo, para cubrir los destinos más alejados o por fuera del municipio, fomentar la intermodalidad con otros servicios a través de estaciones de transferencia con las condiciones adecuadas para la espera. En relación con esto último, si bien en las encuestas de movilidad no se consulta respecto al uso del espacio público y las zonas de espera, esta información se puede reconstruir de los testimonios a partir de los cuales se planteaba una demanda concreta por mejorar su estado para atravesar ese momento de espera, por ejemplo, volviéndolo más seguro, sumando dispositivos de seguridad que funcionen (botones antipánico), mayor iluminación, WIFI, información sobre trayectos de viajes, y confortable, incorporando baños públicos, que son altamente requeridos por mujeres, identidades feminizadas para su uso personal o para sus acompañantes.

Asimismo, algunas de las conclusiones de este trabajo orientadas a re pensar la movilidad desde una escala local; potenciando los viajes de cercanía con infraestructuras en espacios adecuados para la movilidad activa y la necesidad de mejorar los servicios de transporte público, tenderían a su vez a introducir mejoras para fomentar una movilidad alineada a los objetivos de desarrollo sostenible. En términos de planificación plantean la importancia de acondicionar las ciudades hacia movimientos en territorios más densos y compactos que favorezcan el uso de modos mas sostenibles como los públicos y activos.

Finalmente, se presentaron algunas dificultades para el análisis de algunos datos relevantes, lo cual estaría mostrando las deficiencias de esta herramienta y la necesidad de recurrir a otras técnicas de análisis. Uno de las principales dificultades o limitaciones está dada por la ausencia de una perspectiva de género en la formulación de encuesta, ya sea al momento de contemplar otras identidades sexuales o de género o en la formulación del cuestionario. Por ejemplo, sería interesante poder tener más información sobre actividades asociadas a motivos de viajes- siendo que en el caso de las mujeres los motivos de cuidado son mayoritarios-, o poder distinguir mejor la participación de las mismas en los modos privados como conductoras o su tenencia de licencias de conducir; cuál es su percepción y uso del espacio público; condiciones de espera; alternativas de viajes en la nocturnidad., entre otras. Es por lo que se pone de manifiesto la necesidad de realizar nuevas investigaciones en movilidad que profundicen sobre estas cuestiones y permitan volver sobre las experiencias y percepciones de las usuarias a fin de recuperar sus voces. De esta manera se presenta el desafío de financiar investigaciones o nuevos estudios donde se puedan dar cuenta de esta

limitaciones y demandas para producir diagnósticos más apropiadamente, desde una escala local hacia una visión metropolitana, y planificar intervenciones en las ciudades a fin de volverlas más sostenibles e inclusivas.

Referencias Bibliográficas

- Bach, A. (2010). *Experiencias: ¿mías, nuestras...?: experiencia y subjetividad en las voces de la experiencia, El viraje de la filosofía feminista*. Biblos.
- Balbo, M., Jordán Fusch, R y Simioni, D. (Comp.). (2003). *La ciudad inclusiva*. CEPAL. <https://hdl.handle.net/11362/27814>
- Blanco, J., San Cristobal, D. y Bosoer, L. (2014). Expansión metropolitana, desigualdad social y movilidad cotidiana: el trabajo en las urbanizaciones cerradas de Buenos Aires. En R. Hidalgo y M. Janoshka (Eds.), *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (pp. 115-128). Universidad Católica de Chile.
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes Inversiones y reestructuración socio-territorial en los años noventa. *Eure*, 25(26), 5-27.
- Collectiu Punt 6 (Adriana Ciocchetto, Roser Casanovas, Marta Fonseca, Sara Ortiz Escalante y Blanca Valdivia). (2019). *Urbanismo feminista, por una transformación radical de los espacios de vida*. LA LLEVIR-VIRUS
- Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Vivienda y Ciudad*, (4), 205-209. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/19007>
- García Palomares, J. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Eure*, 34(101), 5-24. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000100001>
- Gobierno de la ciudad de Buenos Aires. (2019). *Plan de Género y Movilidad*. <https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/media/document/2019/12/06/0ae3cfbaedb65656ec6ce70583e8b20a92edad32.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transporte y Obras Públicas. (2022). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2018: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/encuesta-movilidad-domiciliaria>
- Greed, C. (2019). Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway. En C. Lindkvist Scholten y T. Joelsson (Comps.), *Integrando el género en la planificación del transporte* (pp. 26-42). Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9_2
- Gutiérrez, A. (2005). Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires. En A. Brasileiro, O. Lima Neto, y M. L. Maia, (Eds.), *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2005* (pp. 56- 67). ANPET
- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad y Acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires. *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público (CLATPU)*, Buenos Aires, Argentina. <https://docplayer.es/13208947-Xv-clatpu-buenos-aires-2009-movilidad-y-acceso-embarazo-y-salud-publica-en-la-periferia-de-buenos-aires.html>
- Gutiérrez, A. (2012). Gestión Metropolitana del Transporte Colectivo en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas. *Revista Iberoamericana de Urbanismo riUR*,

- (8), 89-102. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/13036/08_06_Gutierrez.pdf?sequence=1
- Gutiérrez, A. (2020). *Atlas ENMODO: Encuesta Movilidad Domiciliaria: Cartografías de movilidad del AMBA 2009-2010*. El Guión Ediciones.
- Gutiérrez, A. y Kralich, S. (2016). *La movilidad en el municipio de La Matanza. Estudios de caso de barrios con déficit de transporte público*. Café de las ciudades.
- Gutiérrez, A. y Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 147-166. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3607>
- Gutiérrez A. y Pereyra, L. (2018). ¿Patrón de género? un análisis comparado de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas. *XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano* (pp 727-741), Medellín, Colombia. https://www.academia.edu/39790263/_PATRON_DE_GENERO_UN_ANALISIS_COMPARADO_DE_LA_MOVILIDAD_COTIDIANA_EN_CIUDADES_ARGENTINAS
- Gutiérrez A. y Pereyra, L. (2019). La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: un análisis comparado con enfoque de género. *Revista Lavboratorio*, (29), 142-165. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/lavboratorio/article/view/5126/4277>
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, (17), 5-23. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09663690903498225>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010). *Bases REDATAM*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-BasesDeDatos>
- Isunza, G. (2019). Movilidad cotidiana y derecho a la ciudad: la experiencia periurbana de la ciudad de México. En S. V. Koppman y A. M. Liberali (comps.), *Movilidad y pobreza, otras miradas sobre marginaciones sociales y planificación territorial* (pp.79-101). IMHICIHU-CONICET.
- Jirón, P. (2017). Género. En D. Zunino Singh, P. Jirón y G. Giucci (comps.), *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp 73-80). Biblos.
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001>
- Lazo, A. y Contreras, Y. (3 al 7 de abril 2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile [ponencia]. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Montevideo, Uruguay. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/01.pdf>
- Ley 26743 de 2012. *Identidad de Género*. 23 de mayo de 2012. Boletín Nacional del 24 de mayo de 2012
- Lindkvist Scholten, C. y Joelsson, T. (Eds). (2019). *Integrating Gender into Transport Planning*. Palgrave Macmillan Cham. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9>
- Ministerio de planificación federal, inversión pública y servicios. (2007). *Investigación de transporte urbano público de Buenos Aires* [INTRUPUBA].
- Miralles, C. (27 al 29 de abril 2005). Transporte y Accesibilidad. *Jornadas Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*, Barcelona, España. <https://www.institutmetropoli.cat/es/altrepublicacion/transporte-y-accesibilidad-urbanismo-y-genero-una-vision-necesaria-para-todos-2/>

- Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M. & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, (17), 105–129. <https://doi.org/10.14198/fem.2011.17.06>
- Muxi Martínez, Z. y Ciocoletto, A. (2011). La ley de barrios en Cataluña: la perspectiva de género como herramienta de planificación. *Feminismo/s*, (17), 131-153. <http://hdl.handle.net/10045/22339>
- Pérez, G. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. *Serie Comercio Internacional*, (152). <https://hdl.handle.net/11362/45042>
- Sánchez de Madariaga, I. (2004). *Urbanismo con perspectiva de género*. Escandón Impresores. <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>
- 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*, (203), 89-102. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364>
- Uteng, T. (2012). *Gender and mobility in the developing world*. World Bank.
- 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. <https://bdigital.uncu.edu.ar/7506>.

Notas

[i]Matanza I refiere a un sector del municipio localizado en la primera corona del AMBA, donde se emplazan ciudades con características de urbano consolidado- particularmente refiere a las ciudades de Ramos Mejía y san Justo.

[ii] Ramos Mejía fue declarada ciudad por un ley provincial dentro del partido de La Matanza en el año 1968

[iii] La Agencia Metropolitana del Transporte es un ente tripartito, oficializado en 2014, que nuclea a representantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Provincia de Buenos Aires y el Estado Nacional para la coordinación conjunta de políticas de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires, si bien fueron designadas autoridades, no se encuentra en funcionamiento pleno, sino que alguna iniciativas fueron inscriptas en esta institución como la realización de esta encuesta.

[iv] La cantidad de viajes recuperados bajo análisis fueron 437, y aplicado el ponderador representaban 317.000 casos.

[v]Líneas: 1, 88, 96, 136, 153, 162, 163, 166, 172, 205, 242, 298, 378, 620 y 621.

[vi] Empresas: Mundo chárter; Via Ramos; Cercano oeste; Mercobus; Agatour.

[vii] Modo de transporte semi público a través del cual se solicita un auto (generalmente por vía telefónica) a una agencia (formal o informal) para realizar un traslado por una tarifa determinada.

[viii]La distancia entre Ramos Mejía y retiro es de 20km aproximadamente.