

MOVILIDAD COTIDIANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Estudios exploratorios en el área metropolitana Santa Fe – Paraná, Argentina

DAILY MOBILITY WITH GENDER PERSPECTIVE

Exploratory studies in Santa Fe – Paraná metropolitan area, Argentina

A. Mirta Soijet & B. Belen Penisi & C. Jaquelina Santiago

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

mirsoi@hotmail.com,

pennisi_mariabelen@yahoo.com.ar,

jaquelinasantiago.arq@gmail.com

RESUMEN

En el marco de esta investigación, cuyo interés más amplio busca una relectura del Área Metropolitana Santa Fe- Paraná a la luz de las nociones teóricas de flujos y redes, se profundiza en el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana, partiendo de la evidencia de la consolidación de la escala metropolitana que permitieron estudios previos. La investigación se posiciona desde el giro teórico de los estudios de movilidad como metodología de abordaje para superar la mirada estática sobre el territorio, posibilitando una indagación exploratoria abierta a lecturas relacionales que expliquen determinadas dinámicas y variables de movilidad invisibilizadas en registros tradicionales. Durante el proceso, y sin haberse planteado previamente, sale a relucir la perspectiva de género como una constante ineludible en los relevamientos realizados. Esto obliga a redefinir los indicadores para una lectura de la movilidad cotidiana metropolitana, en pos de su implicancia en la planificación de las ciudades.

Palabras clave: movilidad cotidiana, interacción funcional, área metropolitana, género

Líneas de investigación: 3: Dinámicas urbanas

Bloque temático: Género y Ciudad

ABSTRACT

In this research, with broader interest seeks a reading of the Santa Fe-Paraná Metropolitan Area under the of the theoretical notions of flows and networks, deepens the analysis of “daily mobility” practices, based on the evidence of the consolidation of the metropolitan scale establish by previous studies. The research is positioned from the theory mobility studies as a methodologies approach to overcome the static view of the territory, allowing an exploratory inquiry open to relational readings that explain certain dynamics and mobility variables invisible in traditional registers. During the process, and without had previous intention, the gender perspective emerges as an unavoidable constant in the carried out surveys. This forces to redefine the indicators for a reading of the metropolitan “daily mobility”, in pursuit of its implication in the planning of the cities.

Keywords: daily mobility, functional interaction, metropolitan area, gender

Research line: 3: Urban dynamics

Topic: Gender and City

1. Introdução

1.1 Apresentação, objetivos e hipótesis

Este trabalho apresenta avances del proyecto “Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (en adelante OAMSF-P). Hacia una lectura relacional a partir de las prácticas sociales” que se desarrolla desde hace varios años en el ámbito de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral (Santa Fe, Argentina) con la participación de docentes y estudiantes de la cátedra de Urbanismo.

A partir de la evidencia que mostraron anteriores investigaciones del equipo sobre el estudio de indicadores demográficos y económicos, donde se reconoció la escala metropolitana como unidad significativa de roles y dinámicas territoriales, el presente trabajo pone el foco en una lectura social y de corte cualitativo: los desplazamientos cotidianos, flujos y dinámicas pendulares del día habitual del habitante del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (en adelante AMSF-P)

Si bien se ha trabajado en este sentido con registros tradicionales de transporte como las mediciones de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) y las frecuencias de transporte público, que fueron mapeados y analizados, no fue posible a través de estos datos disponer de detalles que permitan segmentar aspectos de esos viajes y viajeros. Asimismo, estos métodos no visibilizaban cuestiones referidas a los motivos de los viajes metropolitanos cotidianos (atractores), los medios usuales para el desplazamiento y las estrategias de movilidad y a los impactos de los mismos hacia el interior de organización de los hogares. En la búsqueda de alternativas metodológicas, y frente a las limitaciones de no disponer de información a través del sistema formal de estadísticas, la investigación se posiciona desde el giro teórico de los estudios de movilidad como metodología de abordaje para avanzar en una indagación exploratoria abierta a lecturas relacionales que expliquen determinadas dinámicas y variables de movilidad invisibilizadas en los registros tradicionales.

El procesamiento de los resultados de esta primera indagación evidenció que las implicancias de los flujos de movilidad afectaban de manera diferenciada según el género y que se elaboraban diferentes estrategias en función de esto. Así, el transcurso de la propia investigación motivó la incorporación de la categoría “género” en el análisis, y enriqueció los objetivos de la misma. En este sentido, son objeto de la presentación en desarrollo:

- Indagar sobre las metodologías de disponer información de la movilidad cotidiana de personas
- Identificar las principales diferencias en las prácticas de movilidad femeninas y masculinas y sus estrategias cotidianas
- Definir una serie de indicadores que posibilite la lectura metropolitana desde la perspectiva de género.

Como hipótesis general de trabajo se plantea que, si bien el AMSF-P presenta históricamente una organización jerárquica marcada fuertemente por la presencia de las ciudades centrales (Santa Fe y Paraná), es posible reconocer ciertas dinámicas de movilidad cotidiana que plantean nuevas variables al esquema territorial definido, permitiendo inferir tanto tendencias generales como diferencias sustanciales en los motivos y los tipos de desplazamiento en función del género, que ameritan una mayor profundización en sus variables analíticas y sus posibles implicancias en la planificación de los sistemas de movilidad.

1.2 La conceptualización de la movilidad

Tradicionalmente las investigaciones han reconocido que nuestros desplazamientos para cumplir con actividades cotidianas, involucran numerosas prácticas y esos modos en que las personas se mueven se encuentran estrechamente imbricadas con las formas en que ciudades y territorios son vividos. Y se deriva que esta movilidad cotidiana juega un rol central en la organización de la vida urbana contemporánea. Jiron e Imillan (2018) plantean la diferencia entre la movilidad como “objeto de estudio” y como “enfoque teórico-metodológico” y explicitan la idea de la dimensión en movimiento del habitar.

El concepto “giro de la movilidad” (Urry y Sheller 2006; Sheller 2017) hace referencia al movimiento de personas, bienes, ideas, conocimiento, prácticas y capital con relación al cambio de lugar, permitiendo a los estudios urbanos construir objetos de estudio desde múltiples relaciones, en consideración de movimientos y ritmos en la ciudad y el territorio.

El abordaje de la movilidad como enfoque apunta a reconocer que el movimiento en sí mismo no es el centro, sino que se entiende a la movilidad como una forma de habitar (Urry, 2007). El principio que justifica ese enfoque es la constatación que la vida cotidiana se experimenta en un continuo, superando la segregación y fragmentación de la vida social a partir de tiempo–espacios fijos.

Es este sentido, la metodología juega un rol significativo, toda vez que permita “seguir” o “acompañar” el conjunto de prácticas que dan vida a los objetos más allá de las delimitaciones preestablecidas de observación, abriendo espacios-tiempos y redes de relaciones que se encuentran en la base del fenómeno mismo. La capacidad de observar prácticas desde el enfoque de movilidad tensiona un análisis basado en el discurso, respecto a lo que se dice que se hace y se enfoca en lo que efectivamente se realiza.

2. Materiales y métodos

2.1 Metodología: Trayectorias de movilidad metropolitana e historias de vida

En esta etapa de la investigación, se avanzó en la utilización de una técnica de registro “no convencional” para los tradicionales estudios de transporte aplicada a “casos de historias de vida y situaciones cotidianas de movilidad metropolitana”. Esta herramienta tiene como finalidad recabar datos primarios y cualitativos de satisfacción que las tradicionales encuesta origen-destino no consideran o al menos, no se enfocan en ello, pues priorizan los puntos de salida y llegada de los desplazamientos. Para ello se ha definido la utilización de la herramienta digital geoespacial “Cronologías de Google Maps” que permite la incorporación de las tecnologías de comunicación y georreferenciación al desarrollo metodológico. En ese marco, se seleccionaron aleatoriamente actores, que debían cumplimentar como condición, la de desarrollar

movimientos pendulares cotidianos vivienda-trabajo dentro del área metropolitana. El resultado es una red de vectores que muestran diferentes movimientos en el AMSF-P, los cuales se discriminan en “recorridos días laborales” y “recorridos de fin de semana”. La misma se combina con una breve entrevista para recoger registros narrativos que intentan profundizar en la experiencia de los actores. Se recogen alrededor de 60 casos. Cabe mencionar que, al ser una etapa indagatoria, se comenzó seleccionando personas cercanas al círculo de los encuestadores, con el objeto de que la misma brinde información que posibilite evaluar el método para luego ampliar con una muestra más heterogénea.

Cada caso es entrevistado y se le solicita el registro de desplazamientos cotidianos a nivel metropolitano. Para ello se utiliza el mapa de recorrido que genera la Herramienta digital geoespacial “Cronologías de Google Maps”, correspondiente a un día típico (asociado a sus recorridos habituales) y un día de fin de semana, que también considere como característico. El uso de esta herramienta tiene algunos condicionantes: el actor debe contar con un celular, una cuenta de google y haber tenido activo el GPS del mismo. Luego, a través de Google maps es posible acceder al recorrido realizado por día, el cual se brinda a través de vectores georreferenciados (formatos .kml .shape). Esta restricción puede ser salvada a partir del redibujo del desplazamiento por parte del entrevistador pero también tiene algunas limitaciones: la recolección de datos se basa en la experiencia del usuario.

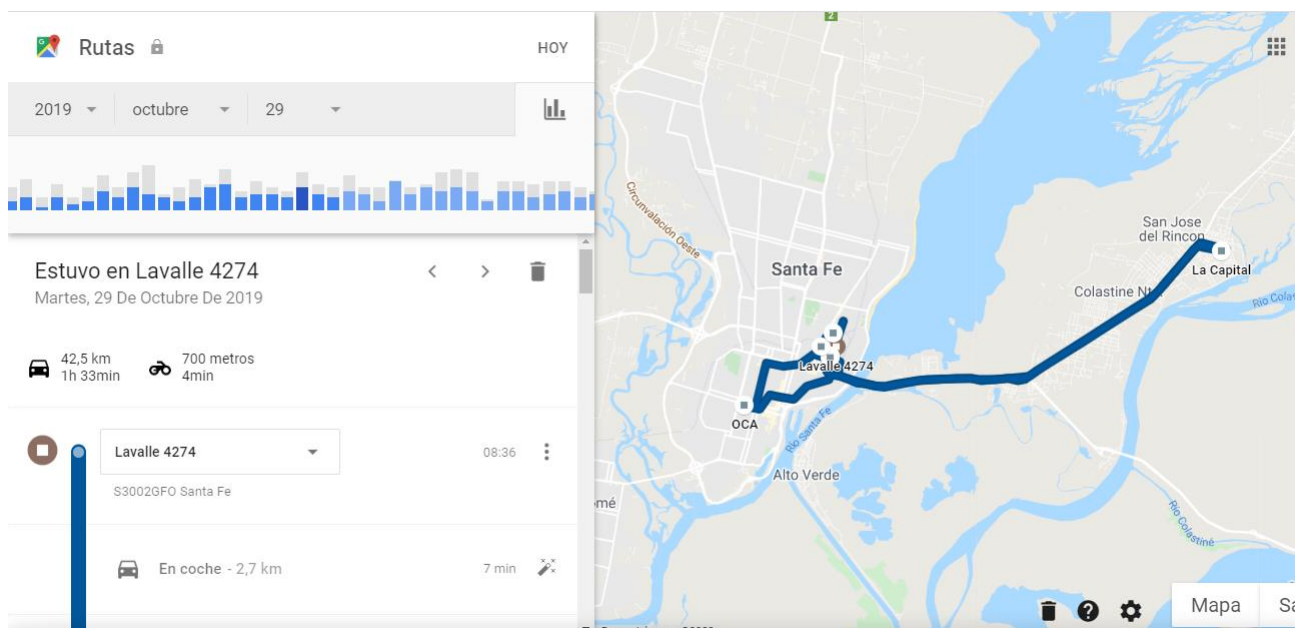


Fig. 01 Visualización del vector de un recorrido habitual de un entrevistado. Fuente: Cronologías de Google Maps, 2019.

La identidad de los actores se mantiene resguardada y el resultado es una red de vectores que muestran diferentes movimientos en el Área. La misma da cuenta de diferentes atractores de movilidad dentro del AMSF-P, el uso de las redes viales, los horarios y tiempos de viaje, siendo todo ello posible de mapear y seguir actualizando. Por su parte, las “historias de vida” posibilita indagar sobre la “experiencia de los actores” en los desplazamientos cotidianos.

2.2. Área de estudio y casos seleccionados

Este trabajo se desarrolla para el área metropolitana Santa Fe – Paraná (Argentina), correspondiendo a una metrópoli del interior o de segundo orden con una población que ronda el millón de habitantes y tiene la particularidad de presentarse como dos sistemas en espejo, separados por el Río Paraná y encabezados cada uno por las ciudades de Santa Fe (Provincia de Santa Fe) y de Paraná (Provincia de Entre Ríos) ubicados en el litoral fluvial del centro-este argentino.

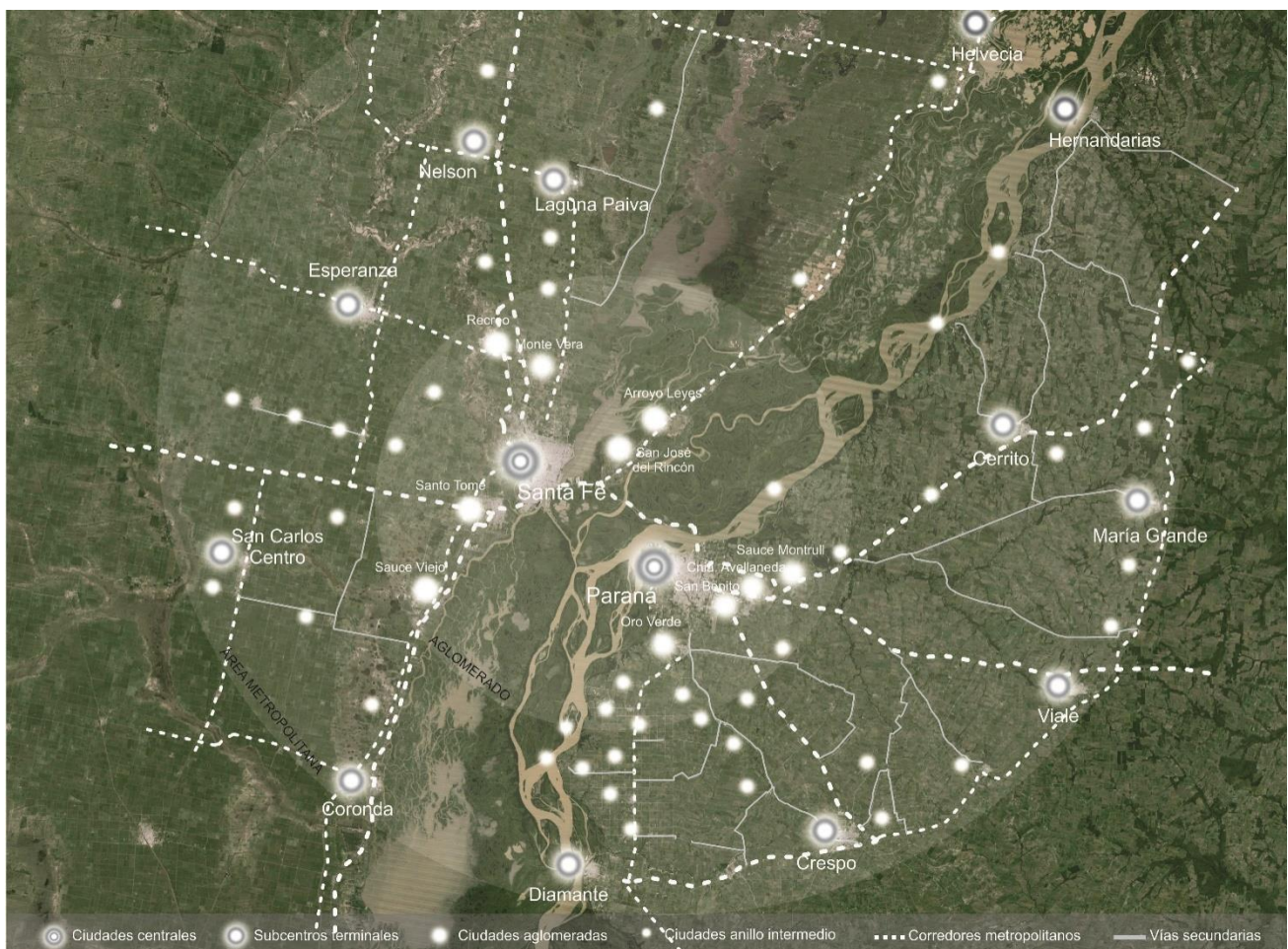


Fig. 02 Imagen satelital del sistema de localidades integrantes del AMSF-P. Fuente: OAMSF-P, 2017.

En lo que respecta al recorte de entrevistados, que fue intencional -como se explicó anteriormente- se pudo detectar la repetición de ciertos atributos: hombres y mujeres con un alto nivel de escolaridad (desde secundario completo hacia mayor profesionalización - títulos de grado y posgrado), con un nivel socio – económico de medio a medio alto y con el acceso a trabajos independientes o en relación de dependencia con continuidad. Si bien se puede acceder a otros perfiles de población a través del relato de éstos, quedaría pendiente incorporarlos en la segunda etapa de la investigación. Los atributos antes mencionados explican

de alguna manera la preeminencia del uso del automóvil particular, cuestión vinculada a las deficiencias del transporte público que puede corroborarse en las historias de vida.

Cod.	Edad	Género	Localidad de residencia	Localidad de trabajo	Medios de transporte	Motivo de elección de donde vive	Le gusta vivir en ese lugar o elegiría otro sitio	Dificultades	Percepción del tiempo	Interdependencia
0001	43	F	Oro Verde	Santa Fe	auto particular (2 vehículos)	En relación al trabajo del marido		Tránsito, estacionamiento, buscar niños	Excesivo / implica estrés	Debe coordinarse con empleada doméstica y niñera
0003	46	M / F	Franck	Santa Fe	carpooling	En relación al trabajo del marido	Preferiría trabajar en Franck y no tener que desplazarse	Inseguridad de la ruta, los costos (alquila cochera en SF), el clima	Excesivo / implica estrés	Ella comparte el auto con una compañera. Ambos deben organizarse para llevar y traer a sus hijos.
0102	29	M	Santa Fe	Sauce Viejo	carpooling	Vivienda familiar, su padre trabajaba en la zona.	Si, cuenta con todos los servicios, transporte, etc.		Aceptable	Coordina con compañeros de trabajo para economizar gastos de traslado
0104	33	F/M	Monte Vera	Santa Fe	auto particular (1 vehículo)	Se eligió en función de lo que podían acceder económicamente	Sí, pero consideraría no vivir en un barrio cerrado		Óptimo / no implica estrés	Coordina con la esposa para compartir el vehículo
0105	32	F	Arroyo Leyes	Santa Fe	auto particular (1 vehículo)	Se eligió en función de lo que podían acceder económicamente	A pesar de la distancia se disfruta la vida allí. Si pudieran vivirían en un dpto. bien ubicado en Santa Fe manteniendo o la casa de Arroyo Leyes	Dificultades para coordinar los desplazamientos con un solo vehículo	Aceptable / pero implica estrés	Coordina con la pareja para compartir el vehículo
0108	30	F	Paraná	Oro Verde	colectivo / caminar	Vivienda familiar donde nació	Sí, es tranquilo y residencial con servicios básicos. Lo negativo es que falta un espacio verde en la zona.	Cuando hay paro de colectivos	Aceptable / incorporado a la dinámica de vida	Se maneja en colectivo de forma independiente

0201	33	F	Ángel Gallardo	Santa Fe	Auto particular	lugar seguro para ellos, para su perra y para criar a sus hijos.	"yo estoy re feliz allá"	Debe caminar unas 8 cuadras desde la bajada del colectivo a su casa y son calles de tierra que se anegan cuando llueve.	Óptimo / no implica estrés	se maneja cada uno en su auto
0204	59	F	Rincón Limite con Arroyo Leyes	Santa Fe	Auto particular	siempre le gustó la idea de vivir allá: "es como estar de vacaciones, el invierno es duro pero te acostumbras y el verano es lindo"	"no vuelvo al centro (...) no volvería a Santa Fe, tendría, si la vida lo permite, un departament o acá por las dudas, pero no.	Evitar la hora pico. Los viernes son los días que suele ser más conflictivo o si llega a ocurrir un accidente o hay un corte de ruta.	aceptable, incorporado a la rutina	Ambos trabajan en el mismo lugar compartiendo los mismos horarios. Se trasladan en auto particular. A veces se suma la vecina o algún compañero que vive por el camino.
0401	37	M	La Tatenguita / Santo Tomé	Santa Fe	auto particular / colectivo	Por casualidad a partir de la oportunidad de comprar un lote al lado de la casa del suegro muy a precio.	El tema de la seguridad es un factor importante a la hora de elegir el lugar dónde vivir	Necesitan 2 vehículos para trasladarse, o tiene que usar el colectivo para volverse	En general el viaje es tranquilo	Usa el auto del cuñado para dejarle el auto particular a la esposa.
0402	32	F	Colastiné Norte	Santa Fe	auto particular	Por la cercanía a la ciudad de Santa Fe	Podría ser en barrio sur o Candiotti de Santa Fe porque fue donde vivió toda la vida, pero con las mismas condiciones de Colastiné	Además del costo del combustible el marido tiene el costo del estacionamiento. El viaje a veces se complica por el congestionamiento de autos en horarios pico.	No le significa un elemento de stress el traslado diario.	Para volver a casa depende de la disponibilidad del marido. A veces la lleva alguien conocido que viaja a la costa.

Tabla 1: Fragmento de la base de datos generada con los datos de todas las entrevistas. Fuente: Elaboración propia, 2019.

La superposición de los vectores obtenidos de los registros de movilidad en los casos relevados permite observar distintos tipos de desplazamientos entre las ciudades cabeceras, así como entre las otras ciudades y su centro, visualizando posibles áreas atracción de actividad. Asimismo, posibilita, a través de las historias de vida, evidenciar las estrategias que los sustentan.

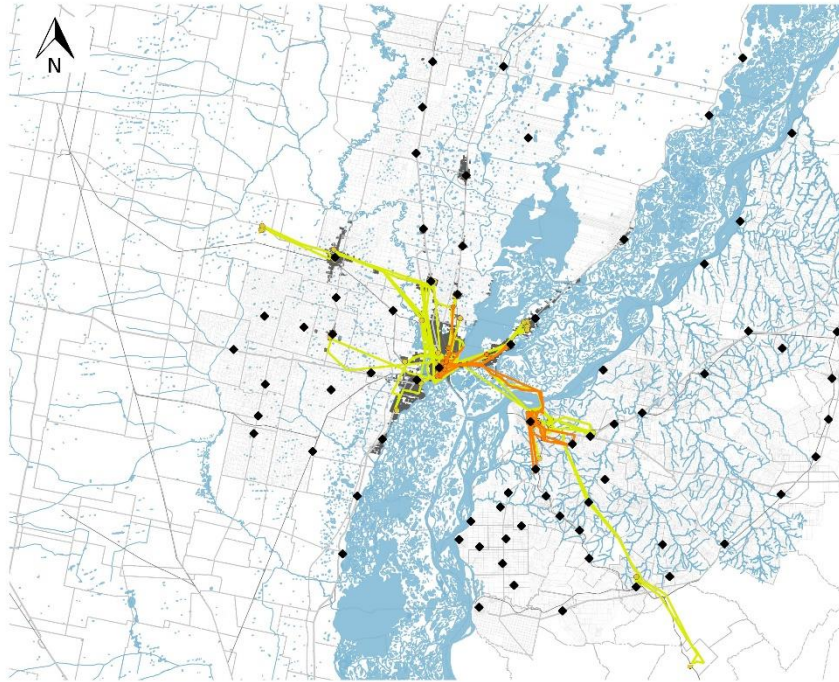


Fig. 03 Recorridos cotidianos de días de semana de las mujeres entrevistadas (color naranja: residentes de las ciudades centrales; en color verde: residentes de localidades del área metropolitana). Fuente: Elaboración propia en base a los relevamientos, 2019.

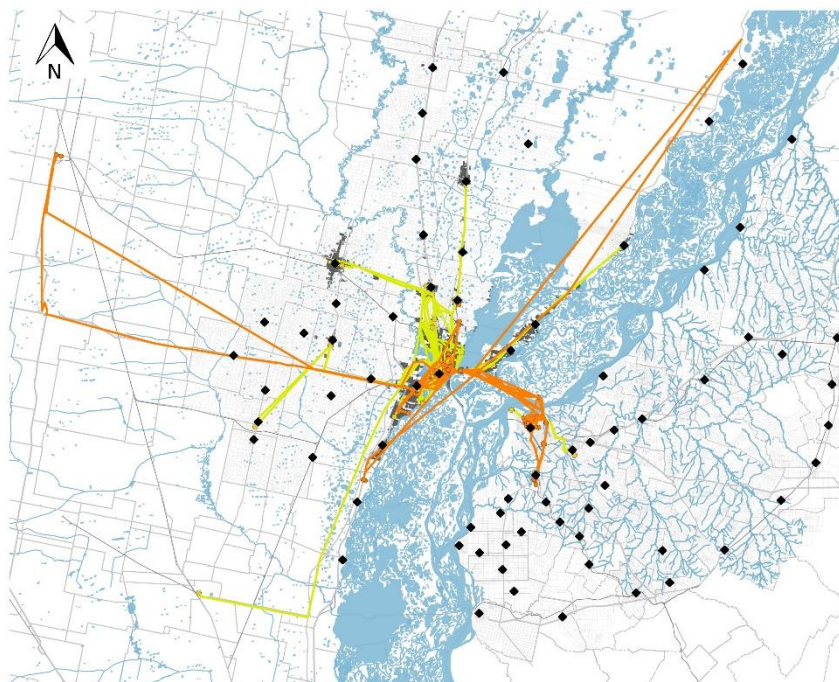


Fig. 04 Recorridos cotidianos de días de semana de los varones entrevistadas (color naranja: residentes de las ciudades centrales; en color verde: residentes de localidades del área metropolitana). Fuente: Elaboración propia en base a los relevamientos, 2019.

3. Primeras aproximaciones

3.1 Resultados sobre la movilidad de las personas en el AMSF - P

A partir de la observación de los casos relevados (sumados a los antecedentes mencionados de TMDA y frecuencia de transporte) se puede decir que Paraná y Santa Fe (en su condición de cabeceras) presentan la más alta aglomeración de movimientos cotidianos. En este sentido, se agrega que esos movimientos exceden su condición de interurbanos para ser interprovinciales.

En lo que respecta a la variable tiempo las respuestas han sido muy variadas y si bien no se registran percepciones directas respecto al tiempo dedicado al traslado, al tiempo perdido por ineficiencias del transporte, sí se reconoce el stress que esto provoca.

La elección del sitio donde vivir en general responde a una serie muy diversa de cuestiones que exceden el tratamiento de este trabajo. No obstante, estos movimientos pendulares que se detectan dan lugar a enumerar alguno de ellos: el lugar de trabajo, el precio del suelo, las cualidades paisajísticas y la seguridad que pasan a ser justificativos de la distancia a los lugares donde desarrollan el resto de las actividades.

3.2 Las prácticas de movilidad según el género y sus estrategias cotidianas

Aunque no fue una categoría de análisis planteada para esta investigación, de las entrevistas realizadas se desprende que la experiencia de la movilidad cotidiana tiene diversas particularidades según el género: hay temas que aparecen con frecuencia en la narrativa de las mujeres y que no sucede en los relatos de los hombres; al tiempo que cuando se les es consultados puntualmente (respecto al abastecimiento del hogar o de las actividades vinculadas al cuidado) entonces mencionan su participación en las mismas o se los adjudican a alguna mujer del entorno cercano. Contrariamente, la descripción de los recorridos de las mujeres suele aparecer vinculada a esas tareas o a los trayectos de otros miembros, incluso previo a que se les pregunte. La percepción de la movilidad día a día es diferenciada y por tanto, el uso del espacio urbano también. Estas observaciones hicieron necesario a incorporar el tema a la agenda, consultando diversos estudios centrados en la movilidad con perspectiva de género (Ciocoletto, Valdivia, 2012; Hernandez, 2012; Czytajlo, 2017) que nos permitiera encontrar las categorías para el procesamiento de la información, así como detectar aquellas cuestiones no relevadas y que eran necesarias profundizar:

3.2.1 Propósitos de los viajes y movimientos pendulares / poligonales

En cuanto a los propósitos de los viajes, los hombres entrevistados principalmente se lo adjudican al trabajo. En el caso de las mujeres se concentran en una mayor proporción de viajes vinculados a tareas del hogar o al cuidado (de los hijos, familiares a cargo, etc). Esto no significa que los hombres no los realicen, sino que no aparece en su discurso como sí sucede en el de las mujeres. Mientras que los primeros describen su trayecto de una manera más lineal (pendular): hogar – trabajo - hogar; o complejizado con actividades que los involucran directamente: hogar – trabajo – gimnasio – hogar, en la narrativa de las mujeres aparecen los trayectos de otros: hogar – trabajo junto con el hijo – salir del trabajo para llevar al niño al jardín – trabajo – buscar al niño - compras en el supermercado – hogar.

En este sentido, las entrevistas han dado cuenta de que la organización de los desplazamientos en función de las actividades de los hijos, o de tareas de cuidado de otros miembros suelen ser preocupación preferente de las mujeres. De esta manera los incorporan ellas en sus rutinas de movilidad, lo que redundaría en un uso diferenciado del tiempo de desplazamiento en relación con el de los hombres (itinerarios complejos y encadenados). Estas observaciones sólo reflejan en pequeña escala una realidad compartida:

Por otro lado, algunos trabajos mencionados sobre movilidad con perspectiva de género apuntan que para profundizar en las diferencias modales puede observarse también si el viaje se realiza en calidad de pasajero —acompañante— o como chofer. Esta variable permite aproximarnos al fenómeno de la distribución de los recursos de movilidad dentro del hogar: “el contar con un medio motorizado privado en el hogar no necesariamente significa que todos sus miembros puedan gozar de sus beneficios” (Hernández, 2012:24). En este sentido, varios entrevistados apuntan que son acompañantes, aunque también estén en condiciones de manejar, pero que en general realizan otras actividades complementarias, que las pueden desarrollar a pie y luego incorporarse al viaje en auto:

“(…) el desplazamiento es estresante porque tenemos distintos horarios de trabajo y un solo auto y en mi caso debo manejar en colectivo para realizar compras, ir al médico, visitas y demás tareas mientras estoy en Santa Fe”.

(extracto de entrevista 0105)

En la etapa futura se debiera indagar sobre estos recorridos complementarios, posiblemente muchos de ellos invisibilizados en los registros aportados.

3.2.2 Interdependencia con el manejo del tiempo entre los habitantes de la vivienda y el rol de organización que suele recaer en las mujeres.

Como se mencionaba en el punto anterior, aparece con más frecuencia en la narrativa de las mujeres sobre su propia movilidad los horarios de ingreso del colegio, club, actividades extras de sus hijos, los turnos al médico de familiares o personas a cargo, el tiempo destinado a realizar compras, etc. Es decir, se reconoce un tiempo mental destinado a la organización de los traslados de los otros miembros del hogar o referentes al funcionamiento mismo de la casa, un tiempo “no medible”, que aparece en la narrativa de las mujeres y no así en la de los hombres (D’Alessandro, 2016; Marcal, 2019):

“(…) siempre estoy pendiente de la organización de la casa, aunque no esté ahí, lo hago a distancia desde mi teléfono móvil. También coordino otros soportes durante mi día laboral: hacer trámites en línea, organizar citas médicas, comprar enseres y productos en Internet, entre otras cosas.”

(extracto de entrevista 0001)

“(…) al mediodía coordino con mi hija y volvemos en transporte público. Ella lo toma antes y nos encontramos en el colectivo cuando subo en la ciudad universitaria”.

(extracto de la entrevista 0405)

3.2.3. Motivaciones para la elección de la vivienda

En varias entrevistas realizadas a parejas que conviven, la elección del lugar donde vivir estuvo supeditada a las mejores oportunidades que significaba para el hombre aunque esto significara la modificación de la rutina para la mujer, o incorporar mayores desplazamientos, en algunos casos casi como si el trabajo del hombre fuese el prioritario o determinante del hogar:

“(...) la elección del lugar donde vivir tiene que ver con la cercanía al trabajo de mi marido. A mí me significa un gran estrés y preocupación tener que desplazarme tan lejos”.

(extracto de entrevista 0001)

” (...) antes vivía en Santa Fe, a escasos metros de mi lugar de trabajo, pero mi pareja vivía en Paraná así que decidimos vivir juntos y elegimos esta ciudad. Esto implica para mí tener que desplazarme algunas tardes hasta Santo Tomé donde tengo mi estudio particular, él está a pocas cuadras del trabajo”.

(extracto de entrevista 0205)

3.2.4 Territorios extendidos, movilidad y experiencia de la ciudad según el género.

La mayoría de los entrevistados poseen auto particular y, respecto a la relación del lugar donde viven o trabajan, se reitera la importancia de contar con el vehículo:

“(...) yo ni loca viviría en Rincón sin auto. Por más que me quede el colectivo a una cuadra, y el colectivo es buenísimo, la vez que lo usé anda re bien, pero no. Por más que me muevo de centro a centro, que lo tomo en la esquina de mi casa y me deja en la esquina, ¡no!, porque te condiciona mucho más que nada a la noche, ir y volver.”

(extracto de entrevista 0207)

Sin embargo, cuando el transporte público es la única opción éste incide y estructura las rutinas en cuanto el acceso al empleo, los servicios de educación, salud, ocio, estarán en gran medida condicionadas por las posibilidades y el estado tanto de las redes de infraestructura como del servicio mismo, que impacta particularmente en la vida de las mujeres: “El problema con el que se enfrentan las mujeres en cuanto a la movilidad es que los sistemas de transporte han sido diseñados a partir de la jornada laboral masculina y por eso el foco sobre la planificación en transporte se ha puesto sobre la movilidad en lugar de en la accesibilidad” (Valdivia, 2018:73).

Asimismo, en ciudades como las estudiadas con gran dependencia de las centrales, no sólo por el trabajo, sino también porque carecen de ciertos servicios de apoyo que deben satisfacer, la deficiencia del transporte público se traduce en una negación de los derechos para las mujeres, pues limita sus posibilidades en término de autonomía, mejores oportunidades de inserción social, recreación, descanso, circulación segura (Falú, 2014, 2016):

“(...) por el momento no tenemos empleados que nos ayuden con las actividades de la casa. El lugar donde vivimos (Barrio cerrado La Tatenguita) es un obstáculo para conseguir niñera”.

(extracto de entrevista 0401)

“Me manejo en colectivo, si el colectivo no me deja no voy”

(extracto de entrevista 0108)

Esto se agravaba en situaciones de mayor precariedad y condiciona las posibilidades de acceder a una mejor calidad de vida:

“La consideración de las necesidades específicas de las mujeres, en particular de aquella mayoría de mujeres desprovistas de condiciones para asegurar ellas mismas esa movilidad, es una condición para su inserción plena en la ciudad social y productiva, y, para posibilitar la satisfacción de sus necesidades, para ejercer sus derechos de ciudadanía. Estas condiciones no solo son cuantitativas, sino de calidad, lo cual implica el garantizar seguridad en el servicio”. (Falú, 2016:2)

En nuestro caso, cuando las actividades de limpieza o cuidado se resuelven dentro del mercado también están realizado por mujeres y se advierte las dificultades para llegar al lugar de trabajo y las estrategias que elaboran:

“Para la limpieza va una persona una vez por semana que vive en Rincón Pueblo y que tiene un hermano que vive en la casa frente a ella. Por eso la persona va a la casa del hermano el día anterior en colectivo, se queda a dormir y luego por la mañana temprano va a realizar la limpieza”.

(extracto de entrevista 0204)

“Para la limpieza de la casa tengo una empleada que va tres veces por semana. Ella mujer vive en Cabaña Leiva y se toma dos colectivos para ir: uno que la lleva desde su casa hasta López y Planes y desde ahí el Kieffer. Se organiza para limpiar otra casa los mismos días, de manera que limpia una casa por la mañana y luego la de ella por la tarde.”

(extracto de entrevista 0208)

Queda pendiente un estudio centrado en las movilidades de personas con atributos socio – económicos más variado que permita advertir, no sólo la movilidad en relación con el trabajo sino también respecto al tiempo libre. En ciudades extendidas como las estudiadas, los servicios urbanos, como el transporte, al estar vinculando al lugar donde se reside con las actividades que se posibilitan, constituyen parte del conjunto de bienes urbanos que definen la calidad de vida.

Por otro lado, como menciona Falú (2014, 2016), en la planificación del transporte público deben considerarse diversas dimensiones como recorridos, costo, tiempos, horarios, calidad del servicio, pero también lugares de espera, seguridad. Diversos estudios estadísticos (Rozas Balboltin y Salazar, 2015; encuesta de la Fundación Thomson Reuters, 2014; BID, 2016) arrojan datos sobre los diferentes tipos de violencias (agresiones, acoso sexual, violaciones, asesinatos) que se ejercen sobre las mujeres en el espacio público, en el cual el transporte se inscribe como uno de esos territorios:

“Trabajo en Monte Vera, en una distribuidora localizada unos kilómetros antes de llegar al pueblo sobre la ruta, voy en colectivo. La ruta es peligrosa en términos de

tránsito ya que no hay veredas definidas, ni ningún tipo de señalización para realizar el cruce. Me organizo para llevarme el almuerzo y lo que necesite desde Santa Fe (...) me da inseguridad incluso cruzar a la estación de servicio que está enfrente”.

(extracto de entrevista 0210)

“Trabajo en la empresa desde que era soltera y ahora soy encargada de DAP, en una empresa muy importante; y si preferiría trabajar en Franck y no trasladarme, pero no siempre lo económico va acompañado de lo conveniente. El traslado lo vivo como una preocupación, no solo por el riesgo del traslado e inseguridad de la ruta, sino también por los costos, el clima y diversos motivos”.

(extracto de entrevista 0003)

Como lo define Falú (2016:8) se constituye la violencia contra las mujeres en el “estar en tránsito” por sus ciudades: “Esta violencia en el transporte que sufren las mujeres y las niñas, no puede sino ser vivida como una restricción de su libertad de transitar por lo público, como obstáculo para ir a la escuela, al trabajo, a los espacios culturales, para el uso y disfrute de sus ciudades”.

3.3 La necesidad de la variable “género” en el estudio de la movilidad en áreas metropolitanas.

La construcción del espacio está dada por las relaciones de poder que en él se desarrollan. El género es una de las categorías que configura estas relaciones, asignando roles y oportunidades desiguales a hombres y mujeres. En este sentido, incorporar la perspectiva de género a los estudios sobre movilidad permiten identificar que existen patrones de comportamiento diferente entre hombres y mujeres, y también de motivos para movilizarse y, por tanto, planificar en función de ello.

Partimos de comprender que la planificación urbana no es neutra, sino que prioriza determinadas actividades que considera de mayor importancia y reproduce la dicotomía: público – privado, signada por la división sexual del trabajo y según determinados roles asignados a cada caso. En este sentido, nuestras ciudades no están pensadas en términos del “cuidado”, aunque esta sea lo que asegura la sostenibilidad de la vida, estando relegadas al ámbito del espacio doméstico. Así, son las personas en quienes recaen las actividades reproductivas, mayoritariamente las mujeres, quienes deben elaborar estrategias para conciliar lo público y lo privado, o privarse de lo primero. Por otra parte, existen nuevas tipologías de trabajo remunerado (con horarios flexibles, en la casa, con mayor presencia de mujeres, etc.) que tampoco se han materializado en la organización física de la ciudad.

Las diferentes variables que hemos considerado en nuestro análisis permite visibilizar que la utilización de un pretendido género “neutro” en la planificación redundan en el desigual acceso al derecho a la ciudad para mujeres e identidades que quedan fuera de lo “masculino hegemónico”. Para pensar políticas urbanas que posibiliten ciudades más equitativas y justas es necesario contar con registros y análisis que den cuenta de esta distinta forma de vivir la ciudad según pluralidades de identidades (entre otras variables que también entran en juego). En este marco, la movilidad, en términos de accesibilidad como puerta de acceso a otros derechos como el trabajo productivo, la recreación, el descanso, el disfrute de productos culturales, puede ser planificada en función de disminuir las desigualdades territoriales.

4. Conclusiones

La investigación, aún en proceso, indaga sobre otras formas de disponer información sobre la movilidad de las personas en el Área Metropolitana Santa Fe – Paraná, con el fin más general de contribuir con aportes para escenarios posibles respecto al desarrollo de políticas públicas. En este sentido, si bien el género no fue una variable elegida en primera instancia, el mismo método de abordaje de la cuestión (técnicas inductivas, cualitativas y espaciales), que indaga sobre la experiencia cotidiana de movilidad de las personas, puso en evidencia la necesidad de incorporar esta categoría de análisis: “El género nos interpela, desarma categorías preestablecidas y crea nuevas, en definitiva, exige revisar parámetros (...) también nos pone en la obligación de aportar instrumentos específicos al Estado para que pueda dar respuesta a las desigualdades” (Mosset, 2019:6). Asimismo, las teorías feministas y estudios con perspectiva de género ya mencionadas, coinciden en las ventajas del modelo de “ciudad compacta” y aparecen numerosos trabajos centrados en el estudio de la movilidad a escala de ciudad. Tal es el caso del colectivo *Col-lectiuPunt 6* que propone una serie de indicadores para el estudio de las redes de movilidad a partir de cinco espacios variables (proximidad, diversidad, autonomía y seguridad, vitalidad y representatividad) aplicados en esa escala. Sin embargo, aquí se indaga en las interrelaciones de la ciudad difusa, fragmentos distantes propios de la metrópolis contemporánea, poniendo el foco en la interdependencia del desplazamiento por factores de trabajo, salud o acceso a servicios y equipamientos, como punto de partida. De esta manera, sería factible realizar aportes a la temática adaptando aquellos indicadores en el estudio sobre territorios dispersos visibilizando experiencias, que han ido aumentando su relevancia para el planeamiento, como las del cuidado del hogar y de las personas, y cómo lo vivencian de manera diferenciada hombres y mujeres.

5. Bibliografía

CIOCOLETTO, A. y GUTIÉRREZ VALDIVIA, B. (2012). Indicadores urbanos espaciales para la evaluación de los espacios cotidianos desde la perspectiva de género. En CIOCOLETTO A. y GUTIÉRREZ VALDIVIA B (coord.), *Estudios urbanos, género y feminismo. Teoría y experiencias*. Col-lectiuPunt 6. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona: Barcelona Tech

CZYTAJLO, N. (2017). Desigualdades socio territoriales y de género en espacios metropolitanos. En *Revista Bitacora Urbano Territorial*(Bogotá), 27, 121-134.

D´ALESSANDRO, M. (2019). *Economía Feminista. Las mujeres, el trabajo y el amor*. Buenos Aires: Sudamerica. Buenos Aires. 1ra edición 2016, Penguin RAndom House Grupo Editorial.

FALÚ, A (2009). Violencia y discriminaciones en las ciudades en FALU, A. (editora), *Mujeres en la Ciudad: de violencias y derechos*. Chile: Edición Sur - (2014). El derecho de las mujeres a la ciudad. espacios públicos sin discriminaciones y violencias en *Revista Vivienda y Ciudad* - ISSN 2422-670X - Volumen 1, 10 – 28- (2016): (In) justicias de género en los territorios urbanos. De las omisiones de las mujeres en la planificación del transporte. Engendering Hábitat III. Madrid. 4-5 Octubre (digital).

HERNÁNDEZ, D. (2012). *Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género*. Montevideo: SoulSkyblue S.R.L.

JIRÓN, P. e IMILÁN, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o

como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. En *QUID 16, Revista del área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA* (Buenos Aires), 10, 17-36.

MARCAL, K. (2019). *¿Quién le hacía la cena a Adam Smith? Una historia de las mujeres y la economía*. Buenos Aires: Sudamericana. 1ra edición 2012, Albert Bonniers Förlag.

MOSSET, I. (2019). Prólogo. En MANSUETO, C. y JAIME, E. (editoras) *Espacio y género. Construcción social del género en la ciudad injusta*. Buenos Aires: ediciones UBA.

MUXÍ, Z. (2006). Ciudad Próxima. *Urbanismosingénero*, 75, 68-75 - (2018). *Mujeres, casas y ciudades*. Barcelona: DPR

RAINERO, L. (2001). Intervención: El acceso a la vivienda y la ciudad: un derecho ciudadano pendiente. Seminario internacional: Producción social del hábitat y neoliberalismo. El capital de la gente versus la miseria del capital, Montevideo, 1-6 Octubre (digital)- (2005). Derechos, legislaciones y prácticas. Foro de Género de las Américas. Panel sobre Igualdad de Género en el Goce de los Derechos sociales y Culturales. Foro de Género de las Américas, Buenos Aires, 7-9 Abril.

SHELLER, M. & URRY J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 38, N°. 2, pp. 207-226

SHELLER, M. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*, vol. 65, N°. 4, pp. 623-639

URRY, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: London, Polity Press.

VALDIVIA, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. En *Revista Hábitat y Sociedad* issn 2173-125X (Sevilla), 11, 65-84