

Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas

Dmuchowsky, Jimena; Velazquez, Maximiliano

Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas

QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 10, 2018

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609005>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 3.0 Internacional.

Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas

Gender and Transport. A quantitative comparative approach based on domiciliary mobility surveys of Argentina metropolitan cities

Jimena Dmuchowsky
Universidad de Buenos Aires, Argentina
jimena.dmuchowsky@gmail.com

Redalyc: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609005>

Maximiliano Velazquez
Universidad de Buenos Aires, Argentina
maxovelazquez@gmail.com

Recepción: 03 Abril 2018
Aprobación: 17 Agosto 2018

RESUMEN:

El proceso global de urbanización observa para el caso de Argentina un crecimiento sostenido de las ciudades y en particular de aquellas de mayor magnitud, orientándose hacia configuraciones de escala regional - metropolitana. Este crecimiento urbano no se traduce necesariamente en el desarrollo y/o fortalecimiento de infraestructura o de servicios de transporte que permitan una mayor conectividad e integración territorial para garantizar el acceso universal de sus ciudadanos a la vida ciudadana, por el contrario, se observan patrones que privilegian la movilidad privada por sobre la movilidad pública. Si bien existen estudios realizados desde el ámbito gubernamental y desde la academia, la baja articulación entre las investigaciones, dificulta la posibilidad de evaluar y elaborar análisis críticos respecto de la situación en la que se encuentra la movilidad urbana en las regiones metropolitanas del país.

En el trabajo a continuación, se espera dar cuenta de la movilidad en las ciudades argentinas, a partir de la información provista en los estudios de encuestas domiciliarias, intentando determinar cuáles son las prácticas y patrones que las caracterizan, si existen continuidades o discontinuidades entre sí y qué aspectos son tomados o deberían tomarse en cuenta para la planificación a futuro. El estudio se profundizará en relación a la temática de género, es decir, a partir del relevamiento de la movilidad realizada por mujeres, atendiendo no sólo a sus elecciones modales sino también a sus motivos, que las llevan a emplear más transporte público o elecciones activas, a diferencia de los hombres, que prefieren elecciones orientadas hacia la movilidad privada. De esta manera, con el análisis de esta información y las conclusiones extraídas, se espera realizar un aporte para problematizar estos estudios y el alcance de los mismos, a fin de que sean considerados de utilidad para pensar las políticas de planificación en adelante.

PALABRAS CLAVE: Regiones metropolitanas, movilidad Urbana, distribución modal, género.

ABSTRACT:

The global urbanization process observes for the case of Argentina a sustained growth of the cities, in particular of those of greater magnitude, oriented toward regional - metropolitan scale configurations. However, this urban growth does not necessarily translate into the development and / or strengthening of infrastructure or transport services that allow greater connectivity and integration in the territory guaranteeing the right to mobility. The result, there are patterns that privilege private mobility over the public one. While there are mobility studies from the government and academia, the low level of articulation between the researches makes it difficult to evaluate and elaborate critical analysis regarding the situation in which mobility is found in the metropolitan regions in the country.

In this paper, it is expected to account for mobility in Argentine cities, from the information provided in the domiciliary surveys, trying to determine which are the practices and patterns that characterize it, if there are continuities or discontinuities between them and what aspects are taken or should be taken in planning for the future. In turn, the study will be deepened in relation to the gender issue, that is, from the research of mobility of women, taking into account not only their modal choices but also their motives, which lead them to use more public transportation or active mobilities, unlike men, who prefer choices oriented towards private mobility. In this way, with the analysis of this information and the conclusions drawn, it is expected to make a contribution so that these studies and their scope can be problematized, so that they can be considered to planning policies going forward.

KEYWORDS: Metropolitan cities, urban mobility, modal split, gender.

INTRODUCCIÓN

El patrón básico de expansión urbana de las ciudades intermedias y grandes en Argentina es la urbanización de baja densidad, caracterizado por un proceso de subdivisión y ocupación inicial del territorio alrededor de las ciudades y que incorpora progresivamente, a lo largo de décadas, las infraestructuras básicas y otros servicios urbanos, en general articulados por el esfuerzo de la comunidad antes que planificados por el Estado. Este patrón se basa en la noción de que el suelo no urbanizado es “barato” y supone la incorporación progresiva de infraestructuras como forma indirecta de financiamiento del proceso de consolidación urbana. Como consecuencia, por décadas miles de hogares se ven impedidos de acceder a los servicios urbanos, al mismo tiempo que la ciudad sigue expandiéndose, encareciendo el proceso de extensión de las redes, dado que los límites del área a servir se alejan cada vez más de las áreas centrales (PET, 2011). Esta forma de crecimiento urbano plantea serios desafíos al transporte, especialmente a la hora de garantizar coberturas de servicio y accesibilidad social al transporte público.

El proceso de urbanización del país concentra población en torno a algunas muy pocas ciudades distribuidas desigualmente en el territorio, las cuales a su vez han recibido históricamente mayores inversiones en servicios públicos que las ciudades menos pobladas, retroalimentando sus condiciones para el crecimiento urbano y transformándolas en metrópolis. Así, las regiones o áreas metropolitanas son unidades urbanas complejas cuya dimensión y escala superan largamente los límites administrativos municipales. Constituyen formas cada vez más sofisticadas de articulación del territorio y conforman un espacio territorial e institucional privilegiado para el desarrollo económico, social y cultural de sus habitantes, y simultáneamente presenta retos para la construcción de nuevas relaciones de gobernabilidad urbana, especialmente en lo relativo a la movilidad y el transporte.

Si bien la estructura física, la organización institucional y las dinámicas poblacionales y económicas le otorgan características propias a cada Área Metropolitana; se identifican patrones de problemas y necesidades de transporte, comunes. Diversos estudios indican que las ciudades modernas experimentan crecimientos cada vez más intensos, en las que la especulación sobre la tierra, la debilidad de los controles públicos sobre el crecimiento urbano y la segregación espacial de clases y grupos sociales son factores que contribuyen a generar agrupamientos sociales altamente diferenciados por sus ingresos y características sociales. Si tomamos como ejemplo lo que ocurre en los estratos más pobres, el desplazamiento espacial ocurre hacia áreas intersticiales y periféricas de cada ciudad, con suelos más baratos y ambientalmente comprometidos, lo cual afectan sus condiciones de acceso a las necesidades básicas alejándose de los corredores servidos por el transporte público. Esto se observa en metrópolis de diferente tamaño como Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Salta o las asociadas Corrientes y Resistencia.

La expansión de la mancha urbana incrementa las distancias promedio, reduciendo los desplazamientos a pie o en bicicleta, lo cual incrementa la dependencia del transporte en ciudades medianas y grandes, y exige que el transporte motorizado esté disponible en términos de infraestructura y vehículos, y accesible en términos económicos (Vasconcellos, 2015). El proceso de expansión territorial se vio acompañado por el crecimiento del uso de modos privados motorizados (ciclomotores, motos y automóviles), sin una adecuada planificación y gestión del transporte público, a priori garantizador de una movilidad urbana más integradora y equitativa. Con ello, se incrementó la insuficiencia y el deterioro de las infraestructuras de transporte, el crecimiento de la siniestralidad vial, así como puntos específicos de las ciudades fuertemente congestionados, entre otros efectos.

La posibilidad de comprender el estado de situación de las Áreas Metropolitanas argentinas plantea grandes dificultades metodológicas y operativas, en cuanto a analizar a la totalidad de las mismas, como así también por la gran heterogeneidad de información preexistente, propiciado por los distintos niveles de avance respecto a los diagnósticos propios en materia de transporte y movilidad. Si bien existen informes que comparan ciudades argentinas, como el recientemente presentado por el Banco Mundial

“Leveraging the Potential of Argentine Cities” (2017) en donde se incorporan temas de transporte como tasas de motorización, accidentología y utilización del transporte público, existen pocos análisis de datos sistematizados comparables, en gran medida por la ausencia o parcialidad de series históricas de información estadística y operativa del transporte.

No obstante, se dispone de una serie de encuestas domiciliarias realizadas en las principales metrópolis argentinas entre 2008 y 2014, como parte integrante de un componente estadístico de un préstamo de un organismo internacional, que permite realizar comparaciones con sus debidas precauciones. Debe mencionarse que se registraron algunas deficiencias metodológicas, particularmente en lo que respecta a la implementación del modelo de encuesta en cada territorio (por ejemplo, los formularios se modificaron a través del tiempo detectando mejor las caminatas en las más recientes) y operativas en lo que respecta a la contratación de personal para la realización de las encuestas (cada ciudad se hizo cargo de las suyas, algunas contratando a más de una consultora). A pesar de ello, se trata de bases de datos muy valiosas que sirven de base para las investigaciones de movilidad urbana.

En los últimos años del presente siglo comenzó a problematizarse con mayor cantidad y tipologías de estudios la cuestión de la movilidad en grupos diferenciados por edad, condiciones físicas, género, etc, reconociendo así la necesidad de entender que las poblaciones son heterogéneas, con características que los definen e inciden en sus comportamientos. De esta manera, en el campo disciplinar de la movilidad, la observación, el entendimiento y la sistematización de las elecciones modales en particular de las mujeres, concentrándose a su vez en las motivaciones, se ha convertido en un objeto de numerosas investigaciones, a fin de intentar comprender y elaborar patrones que expliquen sus conductas. De esta manera, resulta interesante, no sólo intentar explicar los patrones de movilidad de la población en general por ciudades, sino también los patrones que describen la movilidad de las mujeres en las ciudades argentinas, identificando si son similares o disímiles entre sí.

La pregunta de partida del trabajo busca reflexionar sobre la relación existente entre transporte y territorio con especificidad en los grandes aglomerados del país. El presupuesto de base da cuenta de que a mayor concentración de población, actividades económicas, sociales y culturales, corresponden sistemas de transporte más desarrollados, diversificados especialmente en cuanto a la oferta del transporte público urbano. En ese sentido, en primer lugar planteamos la mayor cantidad de viajes, en relación a la extensión de la población y del territorio, mostraría una mayor tasa de viajes y viajantes, mientras que el transporte privado es prevalente en ciudades grandes, en relación al transporte público. A continuación, nos interesa indagar respecto a los viajes segregados según el género, en particular, las elecciones modales de las mujeres, partiendo de dos presupuestos: la movilidad de las mujeres está orientada al uso de transportes públicos o modos activos, en detrimento del automóvil particular, reservado en su mayoría para las elecciones de los hombres; estas elecciones estarían relacionadas con los motivos de los viajes, donde pareciera que las mujeres realizan mayor cantidad de viajes para satisfacer actividades de cuidado en el ámbito doméstico es decir, del ámbito doméstico, por lo general emplazadas en las cercanías de sus residencias, en comparación con las actividades ocupacionales.

MARCO TEÓRICO

La población argentina se asienta básicamente en las áreas urbanas, es por ello que en el contexto urbano es donde se manifiestan gran parte de los problemas sociales contemporáneos y donde se plantean los principales desafíos relativos al crecimiento y el desarrollo humano. Al momento de su realización, el Plan Estratégico Territorial (PET, 2011) sostiene que en el año 2001 la población urbana era del 89,3% y para el año 2015, la tasa de urbanización ascendería al 94%. En la Argentina, con un sistema urbano marcadamente concentrado en Buenos Aires, la aspiración a fortalecer un sistema urbano policéntrico requiere de políticas activas en pos de un cambio de configuración. El PET propone una jerarquía urbana que se construyó en

base a indicadores tales como disponibilidad de infraestructura de servicios primarios (educación y salud); grado de equipamiento en transporte y comunicaciones; actividades financieras y comerciales; indicador aproximado al desarrollo urbano; estructura ocupacional; escala de desarrollo y grado de complejidad del proceso de trabajo y estableció categorías. Para esta investigación, sólo nos concentraremos en las primeras tres categorías: nodos internacionales; nacionales; regionales principalmente y algunos subregionales que responden a lógicas de funcionamiento de Áreas Metropolitanas Metropolitanas, lo que resulta cerca del 70% de la población total.

Siguiendo el Plan Estratégico Territorial, las ciudades argentinas fueron clasificadas en diversas categorías de análisis según determinadas variables, como equipamiento, servicios, transporte y comunicaciones, población, actividades comerciales y financieras y estructura ocupacional. De allí se derivan las categorías: Nodo internacional, nodos nacionales nodos regionales, nodos subregionales y nodos microregionales A, B y C. En el caso de este estudio, se tomaron en consideración el nodo internacional correspondiente a la Región Metropolitana de Buenos Aires; los nodos nacionales correspondientes a las Areas Metropolitanas del Gran Rosario, Gran Tucumán, Gran Mendoza y Gran Córdoba; nodos subregionales correspondientes a las áreas metropolitanas de Salta, Corrientes-Resistencia; Posadas, Santa Fe Paraná y Neuquén Cipolletti Plottier.

En relación al crecimiento de las ciudades, se muestra que en términos generales, las metrópolis correspondientes a nodos nacionales y Regionales muestran un crecimiento en torno a cien mil habitantes en las últimas décadas, registradas en los últimos tres censos: Neuquén-Cipolletti y Plottier, (como área metropolitana): 243.803 (1991), 291.041 (2001) y 341.301 (2010); el Gran Tucumán: 622.324 (1991), 738.479 (2001) y 794.327 (2010); el Gran Posadas: 211 145 (1991), 279 961 (2001) y 319 469 (2010); el Gran Córdoba: 1.368.301(1991), 1.447.492 (2001) y 1.468.842 (2010); Gran Mendoza, 937 154 (2010), 848 660 (2001) y 773 113(1991); Gran Salta 468583 (1991), 468583 (2001) y 539 187 (2010) y Gran Rosario 1.118.905 (1991), 1.161.188(2001) y 1.236.089 (2010).

En otras nodos regionales, el crecimiento fue menor, alrededor de cincuenta mil habitantes, tales como: Santa Fe 411.971(1991), 461.306 (2001) y 501.166 (2010); Paraná 211 936(1991), 247 310 (2001) y 264 076 (2010); Corrientes 314.546 (2001) y 346.334 (2010) y Resistencia 292.287(1991), 359.590 (2001) y 385.726 (2010).

Finalmente se encuentra el caso de la Región metropolitana de Buenos Aires, donde el crecimiento fue exponencial, ya que cada diez años, registró un crecimiento de caso un millón de habitantes: 10 918 027 (1991), 11 460 575 (2001) y 12 806 866(2010).

El anclaje teórico del trabajo parte de problematizar los conceptos de urbanización, región, aglomerado urbano, sistema jerárquico de ciudades. Así, Artemio Abba, en su trabajo (2011:80), sostiene que el urbio y el suburbio forman parte de un tejido urbano continuo con un fuerte protagonismo del espacio público y los medios públicos de transporte. Esta configuración se basa en una modalidad de relación entre las actividades localizadas y el soporte, originando un tipo específico de espacios adaptados y canales de interrelación. A su vez, debe tenerse en cuenta la dimensión de la organización social, allí se establecen relaciones entre el territorio (originario y modificado), la población y sus actividades y un orden jurídico-normativo que regula esas relaciones.

Para poder entender las nuevas dinámicas de la movilidad, es necesario referirse a la nueva configuración espacial de las ciudades o metrópolis, para ello Torres en su trabajo el “mapa social” (2006), presenta una línea de análisis socio-espacial que provee de datos estructurales fundamentales para la caracterización de las modalidades de difusión urbana. A su vez, en otro trabajo de su autoría (2001), aporta datos respecto de las nuevas tendencias y dinámicas en la región metropolitana, relativa a la difusión de grandes equipamientos de consumo, ocio y espectáculos; la consolidación y ampliación de distritos de gestión empresarial; nuevas lógicas de localización del capital industrial, y el rediseño de la red de transporte metropolitano. En ese sentido, respecto de la movilidad, Ciccolella (1999:11), sostiene que los destinos de las inversiones en infraestructura de transporte y circulación que favorecen la aparición de 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.

Ahora bien si el análisis se orientara hacia el estudio de las fragmentaciones y exclusiones, producto de estas nuevas dinámicas territoriales, resulta importante referirse a los orígenes de estos estudios y las circunstancias en las que se comienza a problematizar la presencia de grupos sociales excluidos. Algunos de los trabajos que se ocupan de la relación entre la exclusión social y el transporte público, surgieron entre finales del siglo XX y principios del siglo XXI, en relación a la inadecuada provisión de servicios para acceder a bienes y servicios públicos (Cebollada, 2009). En ese sentido, se mostraba que el acceso al transporte dejaba áreas vacantes de cobertura y que el automóvil se volvía un medio indispensable para superar esas distancias.

Si estudiamos las dinámicas en relación con las configuraciones socioterritoriales y su vinculación con la exclusión, entendiendo a la misma como un proceso, resulta importante remarcar el rol del transporte. Por lo general se piensa en la estrecha relación entre la movilidad y la posibilidad de acceder a bienes y servicios restringida para determinados sectores, sin embargo en determinadas circunstancias no se trata sólo de ausencia de oportunidades, sino de no tener un verdadero acceso a las mismas. De esta manera, se introduce el término accesibilidad, ya que no se trata de pensar que un sitio es más o menos lejano sino en las posibilidades de acceder a uno u otro lugar. A esta relación desigual entre territorios urbanos y la disponibilidad y oferta de los distintos medios de transporte, hay que añadir las diferencias de acceso de la población al uso del automóvil de forma cotidiana y autónoma, ya que su utilización requiere permiso de conducir y disposición de vehículo. En este sentido, la planificación se encontrará frente a un dilema importante, ya que mientras se planifique y construya espacio urbano dependiente del automóvil como medio de transporte conector entre las distintas áreas funcionales de la ciudad, una parte muy importante de la población no tendrá ninguna posibilidad de utilizarlo (Ib.)

La accesibilidad al conjunto del territorio durante las veinticuatro horas del día se ha consolidado con un único medio de transporte, el vehículo privado. El resto de medios de transporte tienen un papel subsidiario: los recorridos no motorizados quedan reservados a los desplazamientos realizados en el entorno urbano próximo; y los transportes públicos de uso colectivo cubren los recorridos radiales, aquellos trayectos altamente congestionados por el automóvil privado, de forma que los transportes colectivos garantizan el funcionamiento del sistema urbano e impiden el colapso total.

En este contexto, el acceso al automóvil significa en muchos casos la posibilidad de acceder al mercado laboral. La exclusión social ligada a las opciones de uso del vehículo privado, en relación a la organización de la ciudad y a la oferta de otros medios 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 al grado de dependencia del automóvil. Así pues, donde el uso del vehículo privado sea necesario para los desplazamientos cotidianos, se tendrán que organizar unas estrategias dependientes de él. Por el contrario, allí donde la dependencia sea menor, los ciudadanos podrán resolver su movilidad cotidiana por medio de estrategias autónomas (Miralles, 2005).

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

Gutiérrez y Reyes (2017), recuperan a Tobio (1995), con su idea de que el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos -los hombres- efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y otras -las mujeres- los desplazamientos diversificados de corto alcance. De esta manera, la segregación puede manifestarse permitiendo o restringiendo el acceso, de derecho o de hecho, en el caso de las mujeres a ciertos espacios, que suelen estar asociados a la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, que constituyen la base del poder y reconocimiento social.

A su vez, creemos importante enmarcar la problemática de género respecto de la movilidad dentro de la dimensión de derechos ciudadanos emergentes. El derecho a la movilidad urbana garantizada jurídicamente como un marco de igualdad de condiciones de género, edad, raza, etnia y clase, entre otras, que reconoce la diversidad en la universalidad (Velázquez, 2014). La movilidad urbana juega un papel fundamental en nuestras sociedades, en tanto que permite las actividades, integra los espacios y nos permite acceder a los bienes y servicios básicos para tener una vida digna (Ascher, 2005). No existe ninguna actividad, sea profesional, de estudio, de vida familiar, asociativa o cultural que pueda realizarse sin una necesidad relativamente importante de movimiento por el territorio (Kauffman, 2008). Algunos autores lo han abordado bajo el concepto de movilidad justa (Sheller, 2014).

Siguiendo el trabajo de Jirón y Zunino sobre movilidades en América Latina (2017), se plantea que 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. A su vez, en los últimos años, la investigación sobre género y movilidad se ha ido enriqueciendo como un campo interdisciplinario, incluyendo temas tan variados como transporte y planificación, teoría cultural, filosofía feminista, teoría del desarrollo y teoría postcolonial. Es necesario también hacer la salvedad de que la planificación y la investigación del transporte en actividades ocupacionales, no domésticas, siguen mostrando un sesgo patriarcal, tal como declara Sheller (2008). De esta manera se plantea que en los desplazamientos cotidianos existen importantes sesgos de género debido a las actividades múltiples que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada (García Palomares, 2008). El trabajo de Lazo y Contreras, (2009) concluye que la ampliación de roles de las mujeres, incluyendo lo reproductivo y lo productivo, aparea 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 (Jirón y Zunino, 2009).

Jirón en un trabajo (2017) recupera reflexiones de Hanson (2010), en las que identifica dos corrientes en la investigación de transporte y género: una que busca explicar cómo las mujeres dan forma a la movilidad, y otra en cómo la movilidad da forma al género.

La primera, se basa en encuestas o estudios secundarios, a través de bases de datos 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: se desarrolla en un rango espacial más reducido que el de los hombres, es decir, que por lo general se mueven en espacios más cercanos a su residencia; registran mayor uso del transporte público, mientras que los hombres emplean mucho más el uso del automóvil particular; realizan más viajes no relacionados con el trabajo, relacionadas con actividades de cuidado; efectúan paradas múltiples, a diferencia de sexo masculino, que suelen tener una movilidad de tipo pendular, trabajo-hogar, y que hacen viajes para acompañar a otras personas o llevan pasajeros. 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 (Uteng, 2012).

En este sentido, diremos que las tareas cotidianas del cuidado se llevan a cabo en el ámbito doméstico, y durante mucho tiempo han permanecido invisibles y no reconocidas públicamente consideradas como parte “natural” de la condición femenina, como parte “natural” de la división del trabajo por género. Dentro del hogar, son las mujeres adultas jóvenes quienes tienen la responsabilidad central y quienes dedican

más tiempo a las tareas involucradas. Se trata de cuidar a los bebés, niños y niñas, a los/as viejos/as y enfermos/as, a los hombres adultos, a ellas mismas. El aumento en la participación laboral de las mujeres no produce automáticamente una redistribución del trabajo de cuidado, que implicaría una disminución de la desigualdad de género. Antes bien, produce una sobrecarga de trabajo cotidiano de las mujeres que deben combinar el trabajo remunerado con el trabajo doméstico de cuidado sin remuneración. También lleva a una mayor desigualdad entre mujeres. (Faur y Jelin, 2013). En países latinoamericanos, existe una alta dependencia o demanda y baja disponibilidad de sistemas de transporte público, lo que genera en muchos casos la existencia de sistemas informales.

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 respecto a patrones de movilidad o razones para moverse, habrían recibido menos atención.

El urbanismo no es neutro desde un punto de vista de género, si los planificadores urbanos no consideran dicha variable para su trabajo, es probable que en las opciones de desarrollo urbano, las mujeres sean perjudicadas. Esto se debe a que las mujeres son mayoritariamente usuarias de equipamiento urbano y del transporte público, por su rol en la reproducción social, las condiciones económicas más desfavorables que las de los hombres para su desarrollo en el mercado laboral, así como por el acceso más restringido al vehículo particular. En el diseño urbanos se evidencian sesgos patriarcales, que son aún más evidentes en el empleo del transporte público tal como se dijo anteriormente. Por ejemplo, en el diseño de veredas, los anchos no contemplan, en general, personas con movilidad reducida que utilizan sillas de ruedas, o mujeres que se desplazan con artefactos para sus hijos, como los cochecitos; a su vez, los vagones de los modos guiados o los coches de los colectivos tampoco contemplan estas pautas y resulta complejo para las mujeres en su rol de acompañantes de familiares poder utilizar estos modos. Un urbanismo que considere estas circunstancias, logrará crear condiciones más favorables para el desarrollo de las ciudades donde se buscará resolver los problemas asociados a la accesibilidad, conectividad entre diversos lugares para compatibilizar las diversas actividades que implican la vida contemporánea (Sánchez de Madariaga, 2004).

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

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

METODOLOGÍA GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN Y PARTICULAR DE LA PRESENTACIÓN

Como estrategia metodológica para el trabajo se propuso la explotación de datos de movilidad urbana de las principales ciudades de Argentina, para ello se relevaron las encuestas realizadas por el Proyecto de

Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA). El PTUMA es un proyecto dependiente de la Unidad Ejecutora Central, Ministerio de Transporte, con financiamiento externo otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) junto con recursos del Tesoro Nacional. El PTUMA se convirtió en una iniciativa del Gobierno Nacional para brindar apoyo técnico y financiero directo para que las áreas metropolitanas del interior desarrollen e inviertan en políticas de movilidad. Los objetivos generales del Proyecto son el mejoramiento de la calidad y sostenibilidad de los sistemas de transporte urbano en áreas metropolitanas argentinas, mediante la mejora de los marcos sectoriales de toma de decisiones y el otorgamiento de prioridad a las modalidades de transporte público. El apoyo se materializa a través de asistencia técnica, desarrollo de herramientas de planificación, financiamiento de infraestructura de transporte y de otros tipos de cooperación que ayudan a fortalecer las instituciones y equipos de trabajo de las áreas metropolitanas.

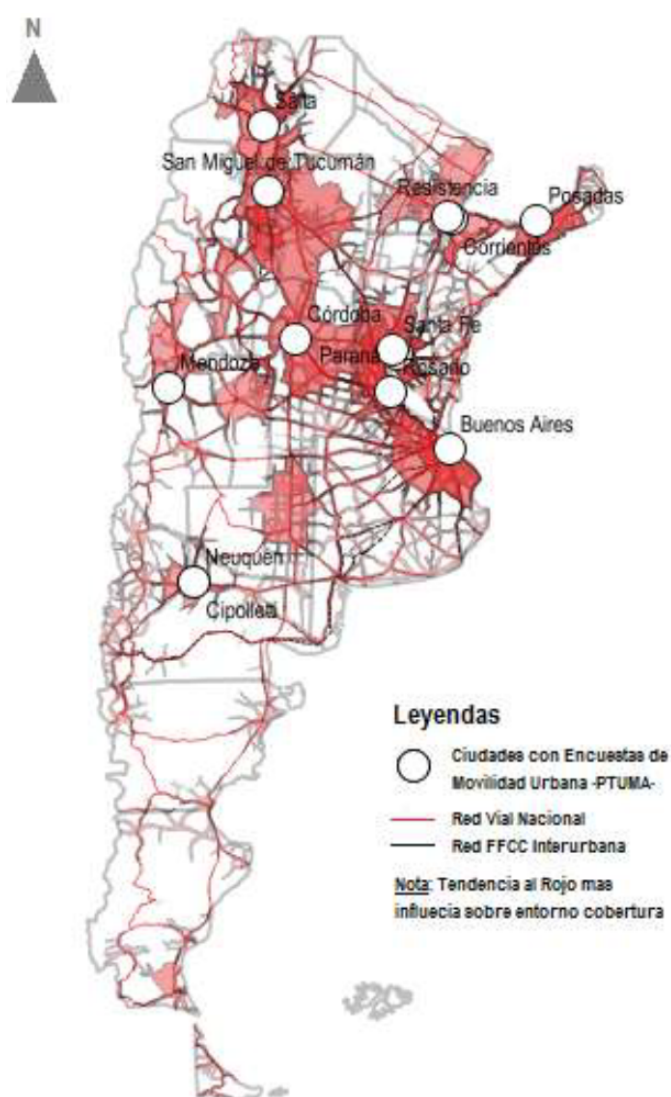
Uno de los resultados concretos fue la realización de Estudios de Movilidad de tipo domiciliario. La Encuesta de Movilidad Domiciliaria es una herramienta para la planificación del transporte urbano que tiene como objetivo general determinar cómo y por qué se mueve la población que reside de manera habitual en el área de estudio. Permite entonces obtener información sobre los viajes que realizan diariamente los integrantes de los hogares del área de estudio para desarrollar las diversas actividades que el desenvolvimiento de su vida cotidiana requiere (viajar para trabajar, para estudiar, para realizar compras, para realizar visitas, etc.). Recupera la información de los viajes efectivamente realizados en un día en la ciudad, pero no releva la no movilidad, ni las condiciones de dichos viajes, por lo tanto está enmarcado dentro de los estudios de transporte caracterizados como clásicos o tradicionales, enfocados más hacia la infraestructura o los servicios de transporte antes que en las personas que los usan.

No obstante, la encuesta recolecta información sobre: i) la vivienda y el hogar, ii) las características socioeconómicas y demográficas de sus miembros, iii) cada uno de los viajes realizados y los medios de transporte utilizados durante el día hábil inmediatamente anterior al día de la encuesta y iv) la opinión sobre el transporte público del área de estudio. A la fecha lleva relevadas 13 regiones o áreas metropolitanas en las que viven el 56,3% de la población argentina según los datos del censo 2010. Las ciudades y los años de realización de las encuestas son: Buenos Aires (2010); Córdoba (2009); Rosario (2008), Santa Fe y Paraná (2012); Mendoza (2010); Tucumán (2011); Salta (2012); Posadas (2010); Resistencia y Corrientes (2013); Neuquén y Cipolletti (2012). Consideramos que es una muestra más que suficiente para poder realizar estudios y caracterizaciones comparativos en la búsqueda de la identificación de patrones comunes, sin embargo para realizar un análisis por género aún se presentan algunas deficiencias de datos, sobre todo en determinadas ciudades donde no se logró extraer la información para el estudio comparativo.

ANÁLISIS DE LOS DATOS DE LAS METRÓPOLIS ARGENTINAS

A continuación, se presentarán un mapa y algunos cuadros síntesis con datos extraídos de las encuestas realizadas según movilidad y transporte en las Áreas Metropolitanas Argentinas, por el Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA) con el propósito de extraer datos característicos de cada Metrópolis y establecer patrones comparativos entre sí, para en primera instancia, la movilidad en general, y en segundo lugar respecto al género.

Para la elaboración del mapa que se presenta a continuación, se tomó como base el trabajo de Schweitzer (2010) sobre generación de indicadores para una jerarquización urbana. A primera vista se percibe que la mayor cobertura de infraestructura se presenta en la Región Centro (o pampeana). Las líneas más prominentes se presentan en Buenos Aires, Rosario y Córdoba, coincidiendo con los tres primeros aglomerados del país, en términos poblacionales, económicos y de extensión territorial. La mancha, se extiende luego hacia el noroeste, observándose en Tucumán y Salta presencia de infraestructura importante también.



MAPA 1
Regiones Metropolitanas con Encuestas PTUMA
Elaboración propia, SIG IAT-Instituto Argentino de Transporte (2015).

TABLA 1
Tasa de Generación de Viajes de las Regiones Metropolitanas

Regiones Metropolitanas	Cantidad Viajes Diarios	Total Población	Tasa Generación de Viajes	Población que Viaja	Porcentaje Viajantes	Tasa Generación Viajantes
Buenos Aires	19.767.983	12.985.885	1,52	8.336.579	64%	2,37
Córdoba	2.705.310	1.581.113	1,71	1.090.226	69%	2,48
Rosario	1.854.993	1.305.318	1,42	732.236	56%	2,53
Santa Fe	1.576.366	515.609	3,06	379.914	74%	4,15
Mendoza	1.530.430	900.291	1,7	657.232	73%	2,33
Tucumán	1.440.045	1.069.656	1,35	583.338	55%	2,47
Salta	1.137.418	599.011	1,9	421.584	70%	2,7
Paraná	773.039	284.695	2,72	209.041	73%	3,7
Posadas	567.620	334.092	1,7	211.783	63%	2,68
Resistencia	501.564	362.692	1,38	197.953	55%	2,53
Neuquen	439.956	312.076	1,41	173.155	55%	2,54
Corrientes	421.380	315.490	1,34	178.008	56%	2,37
Cipolletti	190.006	135.499	1,4	75.895	56%	2,5

Elaboración propia en función de las bases de datos de los estudios PTUMA, varios años

En la tabla número uno, se observa la clara primacía de Buenos Aires frente a otras metrópolis, presentando casi veinte millones de viajes, en relación a una población de casi trece millones de habitantes. Sin embargo, en relación al porcentaje de viajantes, Santa Fe presenta el mayor porcentaje (74%), incluso supera a Buenos Aires (64%), presentando una tasa de viajes (3,06) y viajantes (4,15) también altas. Si bien en cantidad de viajes netos aparecen en puesto más abajo respecto de otras metrópolis, las tasas de viajes y viajantes muestra datos muy superiores. La misma lógica muestra Paraná, siguiendo a Santa Fe en porcentaje de viajes (73%), tasa de viajes (2,72) y de viajantes (3, 7). Coincide que en conjunto ambas ciudades conforman un conglomerado que presenta las mismas características. Con lo cual no se podría afirmar que la mayor cantidad de población distribuida en mayor extensión, o la mayor cantidad de viajes determinan que haya mayor tasa de viajes o viajantes, si no que influyen otras variables, como pueden ser morfológicas, económicas, de posición estratégica de la ciudad, etc. (Velazquez y Dmuchowsky, 2016).

TABLA 2
Reparto Modal de las Regiones Metropolitanas

Regiones Metropolitanas	Movilidad Activa	Transporte Motorizado Privado	Transporte Público Pasajeros	Otros
Buenos Aires	27%	19%	53%	0%
Córdoba	30%	32%	37%	1%
Rosario	29%	35%	36%	0%
Santa Fe	42%	36%	21%	0%
Mendoza	19%	32%	49%	0%
Tucumán	31%	29%	40%	0%
Salta	33%	23%	43%	0%
Paraná	33%	47%	20%	0%
Posadas	31%	26%	42%	0%
Resistencia	30%	44%	26%	1%
Neuquén	30%	47%	24%	0%
Corrientes	26%	37%	36%	1%
Cipolletti	42%	43%	15%	0%

Elaboración propia en función de las bases de datos de los estudios PTUMA, varios años.

En la tabla número dos, se observa la desagregación por modos, movilidad activa o no motorizada (peatones y bicicletas), motorizado privado (automotores, conductores o acompañantes; motos y ciclomotores) o transporte público de pasajeros (colectivos, trenes, subtes, buses de empresas y escolares, taxis y combis). Aquí es donde se observa la mayor presencia de transporte no motorizado en Santa Fe que hace la diferencia con respecto a otras metrópolis. Sin embargo, en Paraná, ciudad que conforma conglomerado con Santa Fe, el mayor porcentaje lo presenta la motorización, con lo cual a pesar de formar parte de un mismo conglomerado, presentan lógicas de movilidad diferentes, la configuración territorial de las ciudades debe ser un factor a tomar en consideración ya que refiere a una ciudad en donde la movilidad a pie o en bicicleta son las mayores y mejores opciones y en la otra el desplazamiento motorizado particular.

En relación al transporte público de pasajeros, con todas sus variantes moviliza el 46,8% de la población en alguna de las etapas de viajes. En Buenos Aires es donde se observa mayor uso, correspondiendo seguramente a la mayor oferta de cobertura y servicios en relación a otras ciudades, coincidentemente también con la cantidad de viajes que se realizan sobre la extensión que se cubre. Los modos privados particulares lo realizan en promedio para todas las ciudades en un 24,6% de los viajes. La movilidad peatonal representa el 28,3 % del total de los viajes.

La movilidad de los peatones (24,8% en promedio general) y el auge de los venta de ciclomotores en gran parte de las ciudades chicas y medianas (representa el 3,9% del total de los desplazamiento en promedio) exige nuevas herramientas para el diagnóstico y el relevamiento de problemáticas, así como identificar las preguntas pertinentes para dimensionar la movilidad en territorios más chicos que poseen pocas líneas de colectivos para el servicio público prevalentemente organizadas en torno a alguna familia local empresaria del

transporte (Velazquez y Dmuchowsky, 2016). Estas realidades distan de las preguntas típicas para la dinámica metropolitana en torno a los servicios del transporte público y el reparto modal con el transporte privado, especialmente comandas por el automóvil.

TABLA 3
Detalle tipos de transporte por Etapas de Viaje

Regiones Metropolitanas	Etapas A pie	Etapas Bicicletas	Etapas Autos	Etapas Motos/Ciclomotor es	Etapas Transporte Público Regular	Taxis, Remises, Buses empresas	Etapas Transporte Escolar	Otros Tipos de Transporte
Buenos Aires	24%	3%	18%	1%	49%	3%	1%	0%
Córdoba	27%	3%	26%	6%	33%	3%	2%	1%
Rosario	20%	8%	29%	6%	31%	4%	1%	0%
Santa Fe	32%	10%	24%	13%	16%	3%	1%	0%
Mendoza	17%	2%	30%	2%	46%	2%	1%	0%
Tucumán	28%	3%	16%	12%	34%	5%	1%	0%
Salta	30%	3%	18%	6%	40%	3%	1%	0%
Paraná	32%	1%	32%	16%	15%	4%	0%	0%
Posadas	29%	2%	20%	7%	40%	2%	0%	0%
Resistencia	25%	5%	16%	27%	23%	2%	0%	1%
Neuquen	24%	6%	41%	6%	19%	3%	2%	0%
Corrientes	23%	3%	19%	19%	32%	3%	1%	1%
Cipolletti	30%	12%	38%	5%	11%	3%	1%	0%

Elaboración propia en función de las bases de datos de los estudios PTUMA, varios años.

En esta tercera tabla, se muestra una mayor desagregación respecto a los modos empleados para los viajes. En Santa Fe, como en el cuadro anterior se muestra que prevalece la movilidad a pie y hay un alto grado en bicicleta. Cipolletti muestra un alto grado de presencia de autos, superado sólo por Neuquén, factor asociado seguramente a las dificultades de acceso y conectividad y las distancias que se debe recorrer por la necesaria interconexión que se percibe debido a las actividades económicas de la zona de carácter extractivo. Respecto a las motos, motocicletas, la metrópolis que revela el mayor valor corresponde a Resistencia, una de las ciudades donde mayores ventas se observan de estos vehículos, que presentan mayor flexibilidad para el desplazamiento sobre todo en esta ciudad cuyas condiciones climáticas lo permiten.

Para el transporte público, siguen presentándose los mayores valores en Buenos Aires por las razones anteriormente dadas, mayor cobertura y cantidad de servicios para servir y cubrir a toda la extensión de territorio y la demanda presente. Sin embargo, en relación a taxis y remises, los mayores valores los presenta Tucumán.

Finalmente, respecto al transporte escolar, Córdoba muestra los mayores valores, que resulta lógico al tratarse de una aglomeración con gran cantidad de establecimientos educativos y un sistema de transporte escolar bien desarrollado.

Una parte sustancial de las inversiones públicas corresponden a la infraestructura vial, con fuerte énfasis en el automóvil privado, aunque el mismo no sea el modo hegemónico utilizado en el país para movilizarse en las ciudades (Areco, Dmuchowsky y Velazquez 2016). Dar cuenta de los otros modos de transporte, sus necesidades en cuanto a las infraestructuras que requieren, tales como veredas, sendas para los modos activos, así como carriles exclusivos para efficientizar el transporte de colectivos, deben incorporarse a la agenda pública de transporte urbano.

ANÁLISIS DE LOS DATOS SEGÚN FEMINEIDAD

A continuación, se presenta un cuadro de las elecciones modales por núcleos urbanos por porcentaje de femeneidad, es decir, tomando el 100% por modo, se introducen los datos de las elecciones segregados por género, tomando el caso de las elecciones de las mujeres. Algunas aglomeraciones fueron presentadas juntas, a diferencia de las tablas analizadas anteriormente donde se desagregan algunos aglomerados, tales como Neuquén- Cipoletti, Santa Fe-Paraná, Resistencia-Corrientes, que se estudiaban por separado. Por otro lado, algunas ciudades no fueron completadas por falta de datos respectivos a las mismas. Este estudio se emprendió en base a un trabajo realizado por Gutiérrez y Pereyra (2018) próximo a publicarse en el Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU).

TABLA 4
Detalle tipos de transporte por Etapas de Viaje según género

Regiones Metropolitanas	Etapas A pie	Bicicletas	Auto conductor	Auto Acompañante	Motos/Ciclomotores	Transporte Público Colectivo	Taxis, Remis	Bus empresa	Chárter - Combi	Transporte Escolar	Otros Transportes
Buenos Aires	61%	34%	24%	54%	14%	56%	64%	35%	51%	50%	36%
Córdoba	62%	36%	26%	58%	30%	56%	75%		70%	50%	17%
Santa Fe - Paraná	59%	42%	26%	66%	34%	63%	73%	15%	40%	44%	
Tucumán	57%	19%	22%	59%	23%	58%	64%	9%	30%	51%	16%
Salta	60%	33%	31%	62%	26%	58%	65%	6%		51%	
Posadas	58%	13%	20%	69%	23%	58%	65%	5%	71%	51%	35%
Neuquén - Cipoletti	61%	31%	30%	57%	20%	65%	81%	29%	20%	49%	

elaboración propia en base a encuestas PTUMA y el trabajo de Gutiérrez 2018.

En este cuadro haremos algunas salvedades. En primer lugar, en Buenos Aires en transporte público se incluyen los valores de subte-premetro y ferrocarril, que son un poco inferiores al valor del colectivo que fue el que se incluyó en la tabla, sin embargo, no fueron incorporados en la tabla comparativa por tratarse de un modo específico para la Región Metropolitana de Buenos Aires. A su vez, en el ítem taxi-remis por presentar valores similares, se presentaron con un promedio.

Si el análisis se hiciera por modo, diríamos en primer lugar que la elección de la etapa a pie mantiene valores similares en todas las ciudades estudiadas, que superan el 50%, en algunos casos llegando incluso al 60% o superándolo como el caso de Córdoba (62%), Buenos Aires (61%) o Neuquén-Cipoletti (61%). En el uso de la bicicleta, los valores son inferiores al 50% en todas las ciudades, y son muy disímiles entre sí, se presentan casos con baja incidencia como Posadas (13%) o Tucumán (19%), y otros con mayor incidencia como Santa Fe-Paraná (42%). En relación a la movilidad activa, la elección a pie pareciera tener gran participación en la elección entre las mujeres, en detrimento del uso de la bicicleta. Se confirman algunas tendencias que se habían trabajado anteriormente como por ejemplo que en el aglomerado Santa Fe-Paraná hay gran incidencia de las elecciones pedestres.

En segundo lugar, cuando el análisis se orienta hacia el uso de vehículos particulares, en el caso del automóvil, es notable la elevada participación de las mujeres como “acompañantes” en relación al uso como conductoras. De esta manera, en el primer rol encontramos valores mayores al 50% en todos los casos, mencionando Posadas (69%) y Santa Fe –Paraná (66%) como las situaciones donde se registran los mayores números. En el segundo rol, como conductoras, Salta (31%) y Neuquén-Cipoletti (31%) registran la mayor

participación, que sin embargo no superan el 30%. En cuanto al uso de ciclomotores, la tendencia se mantiene, ya que la participación de las mujeres sigue siendo inferior, llegando al 30% también. Faltaría contar con los datos de la ciudad de Resistencia o Corrientes, donde se observa una elevada participación de ciclomotores en las elecciones modales.

Esta información estaría confirmando la presunción de que el uso de los vehículos particulares, y su tenencia, sigue siendo una asignatura más masculina en términos generales, ya que, en comparación, el empleo del automóvil no supera el tercio sobre el total, mientras que como acompañantes los números pueden superar el 60%.

Respecto al análisis del transporte colectivo, la incidencia en la elección modal es muy elevada, superando en todos los casos el 50%. Los aglomerados que presentan mayor participación son Santa fe-Paraná (63%) y Neuquén- Cipolletti (65%), superando a Buenos Aires en términos globales, donde se evidenciaba que del total de viajes era la que mayores números presentaba.

Ahora bien, si pasamos al estudio del empleo del taxi o remis, los números se elevan en gran medida, llegando a más del 70 u 80% en los casos mencionados anteriormente y en Córdoba. Es decir, que las mujeres utilizan más el transporte público colectivo y en el caso de taxis o remises, el número se eleva en gran cantidad respecto a las elecciones de los hombres.

Para el empleo de buses de empresas o combis/chárter, en el primer caso, la incidencia es muy baja, salvando el caso de Buenos Aires que tiene elevada participación, lo cual indicaría que las elecciones de los traslados siguen siendo priorizadas por los hombres, ya sea porque las mujeres deben realizar otros arreglos domésticos para trasladarse a acompañar a otros miembros de la familia o porque deben acudir a resolver otras cuestiones de esa índole, o simplemente porque las empresas que prestan estos servicios tiene mayoría de planta masculina con lo cual los indicadores de participación de mujeres son bajos. Cuando se observan las combis particulares, los datos son muy disímiles, en el caso de Posadas (71%) y Córdoba (70%), la participación es muy elevada, casi el 70%, mientras que en Neuquén (20%) o Tucumán (30%), está por debajo o llegando al 30%.

Finalmente, para el traslado de escolares, la participación ronda el 50%, en algunos casos apenas por debajo, lo cual mostraría una situación más equilibrada. Aunque se trate de una movilidad específica, hipotetizamos que está vinculada con la primacía de la escolaridad mixta en las escuelas del país.

Si el estudio se enfoca por ciudad, diremos en primer lugar que en Buenos Aires las elecciones de movilidad a pie (61%) se mantienen muy altas entre las mujeres, aunque no tanto el uso de bicicleta (34%), a pesar del esfuerzo continuado de la política pública en CABA de inversión en infraestructura para ciclovías y bicisendas, aunque tenuemente seguida por los partidos del conurbano. También es alta la elección como acompañantes (54%), o en el uso del transporte público colectivo (56%) y remises (64%). La participación de mujeres en los buses de empresas es la más alta (35%), aunque no llega a la paridad, donde sí se manifiesta es en el uso de combis o chárter (51%). Donde menos se registran viajes es en el uso de las motocicletas (14%) que está acaparado por los hombres.

En el caso de Córdoba, se reitera el patrón entre las mujeres de alta permanencia de elecciones modales a pie (62%), como acompañantes (58%), en el uso de transporte público (56%) y de combis (70%), aunque se rescata la alta participación en el uso de motocicletas (aunque no llegue al 50% es la más alta en relación a otros núcleos urbanos).

En el caso de Santa Fé-Paraná, es paradigmático por la alta participación de las mujeres en las elecciones activas, ya sea a pie (59%) o en uso de bicicleta (42%), y también en el uso de motocicletas (34%). Aunque siguiendo con las tendencias anteriores, el uso de transporte público (63%), remises (73%) y como acompañantes (66%) sigue siendo elevada.

En la ciudad de Tucumán, se confirma también la alta participación en elecciones modales a pie (57%), en el uso de transporte público colectivo (58%), remises (73%) y combis (40%).

En la ciudad de Salta, continúa siendo elevada la participación a pie (60%), la elección por el transporte público colectivo (58%) y los remises (65%), aunque registra los menores valores para el uso de la bicicleta (33%) y los buses de empresas (6%).

La ciudad de Posadas también muestra valores muy bajos para las elecciones de bicicleta (13%), aunque se observa mucha participación de las mujeres en los chárter (71%). En los otros ítems se revelan cuestiones similares tales como elecciones orientadas hacia el uso del transporte público (58%), remises (65%) y como acompañantes (69%). En esas ciudades se evidencia alta participación de las mujeres en diversos modos de transporte, aunque se refuerza mucho la participación en los modos motorizados.

Finalmente, en Neuquén-Cipolletti, las etapas a pie (61%) siguen siendo de las más elevadas, así como el uso de la bicicleta (31%). El empleo de transporte público (65%), remises (81%) siguen siendo el más elevado también, así como el uso de buses de empresas (29%). Sin embargo, hay una baja presencia de motocicletas (20%) entre las elecciones.

Como conclusiones generales podemos extraer que en los patrones generales de movilidad por género, entre las mujeres priman las elecciones activas, es decir, a pie, generalmente asociadas a la realización de tareas domésticas, tal como se verá a continuación. En el uso del transporte privado, son prioritarias como acompañantes, y en el transporte público colectivo o en remises y taxis, con lo cual como decíamos anteriormente la tenencia o empleo del automóvil particular sigue estando monopolizado por los hombres. Por otro lado, el empleo de motocicletas es muy bajo, por debajo del 50% en todos los casos, con lo cual aparece como una elección propia del género masculino. A su vez, el empleo de charter es muy disímil, ya que sólo en Buenos Aires y en Posadas se observan datos elevados de participación de mujeres.

Esta elección de medios alternativos, como charter o taxis, es entendido por Gutiérrez y Kralich (2005) como la forma post industrial de producción del transporte urbano de pasajeros, manifestación de un proceso de reestructuración de la movilidad que acompaña las tendencias económicas y urbanas del capitalismo actual. Es decir, una forma alternativa de llegar desde el centro de una ciudad hacia una periferia como modo alternativo al automóvil particular. Es un tipo de gestión privada que ha crecido durante de la década del '90, principalmente en la Región Metropolitana de Buenos Aires, aunque replicado en otras ciudades con éxito como Posadas, basada en la satisfacción de una demanda de cobertura de territorios fragmentados o dispersos, que toma la forma de un tipo de servicios basado en paradas y horarios fijos, dentro de ciertos marcos de regularidad y diferenciados en términos de precios y calidad. Así como existen los servicios regulares, con una tarifa alta, que son los que se incorporan en los estudios, existen aquellos servicios informales de bajo costo, que brindan cierta cobertura, paliando las deficiencias de los transportes regulares. En términos generales se observa un proceso de expansión y de diferenciación del servicio. Se define un tipo de servicio para "ricos" y otro para "pobres" (Gutiérrez, 2005). En el caso del estudio por género, esta elección está asociada a cubrir ciertos aspectos como la baja tenencia de automóviles en manos de mujeres conduciendo, el grado de seguridad que aportan, así como otras cuestiones ligadas a la prestación de servicios regulares deficientes.

TABLA 5
Detalle motivos de viaje según género

Regiones Metropolitanas	Trabajo	Estudio	Acompañamiento, ir o dejar persona en centro educativo	Salud	Compras
Buenos Aires	38%	52%	78%	69%	68%
Córdoba	38%	51%	69%	68%	70%
Santa Fe -Paraná	36%	50%	67%	70%	63%
Salta	40%	53%	69%	71%	75%
Posadas	39%	52%	74%	70%	62%
Resistencia - Corrientes	38%	53%	77%	66%	62%
Neuquén - Cipoletti	36%	52%	63%	69%	57%

elaboración propia en base a encuestas PTUMA y el trabajo de Gutiérrez (2018).

En esta tabla, se presentan datos de los aglomerados según motivo de movilidad también tomando los motivos al 100%, segregándolo por género (femineidad), y distinguiendo entre motivos ocupacionales (trabajo-estudio) y no ocupacionales (acompañamiento-salud-compras). A primera vista se observa como los motivos no ocupacionales son aquellos que muestran mayores incidencias, exponiendo que las actividades de acompañamiento, acudir a un centro de salud o hacer compras son aquellas que superan el 60% de participación, mientras que los motivos ocupacionales, apenas superan el 50%.

En este sentido, la movilidad por trabajo ronda entre el 36 y el 40%, dejando así casi un 60% en manos de los hombres. En el caso de estudio, las cifras se elevan un tanto, equiparando la movilidad en un 50% con los hombres. Sin embargo, como adelantamos, en el caso del trabajo doméstico o de acompañamiento a un familiar, en algunas ciudades llega a casi el 80% como en Buenos Aires. En el caso de las compras, se evidencia también un alto grado de participación de las mujeres.

Gutiérrez (2009) en relación a esta temática, recupera un aspecto particular vinculado a la cuestión de la asistencia a centros de salud en las mujeres: el estado de embarazo. El acceso a la salud incorpora la malla de viajes (y lugares) que definen las prestaciones de salud para el cuidado del embarazo (realizar un análisis de laboratorio, una ecografía, visitar al médico, etc.), y la secuencia de viajes asociada a cada una (sacar turno, obtener la orden médica, realizar el examen, retirar sus resultados y entregarlos al médico, por ejemplo). En términos de acceso, estudiar la movilidad y evaluar su incidencia en función del viaje a un lugar es insuficiente. Esto es especialmente importante en casos que requieren periodicidad de viaje y/o su perduración en el tiempo. En el caso del acceso a la salud, es válido para situaciones que requieren controles periódicos y/o tratamientos prolongados. Con lo cual, en la movilidad asociada a la salud, no sólo debe contemplarse el acompañamiento, sino también los motivos de los mismos, tomando en consideración estas situaciones particulares de tratamientos prolongados o especiales y las estrategias que derivan para la satisfacción de estas demandas en grupos sociales específicos.

De esta manera, queda esclarecido que las mujeres siguen ocupándose y desarrollando tareas en la órbita de lo doméstico, en detrimento de los hombres, reproduciendo así las condiciones estructurales de la división de roles según el género, donde pareciera prevalecer la lógica en la cual los hombres tienen mayor presencia en el ámbito de lo público, llevando acabo sus actividades laborales fuera del hogar, con una movilidad favorecida por el hecho de disponer mayoritariamente de automóvil particular que le permita atravesar las distancias entre su residencia y su lugar de trabajo, mientras que en el caso de las mujeres, se evidencia la mayor presencia en actividades de cuidado o desarrollo de cuestiones domésticas, que al intentar compatibilizar con las actividades laborales, resulta en que se desarrollan trayectorias múltiples de movilidad donde se privilegian

las elecciones cercanas a sus domicilios a fin de lograr cumplir con todas las actividades, ya que no sólo se encargan de satisfacer más cantidad de diligencias que los hombres, emplean mayor uso de transporte públicos, entre otras causas por tener un acceso más restringido al automóvil.

CONCLUSIONES

El objetivo del trabajo sostenía que partir de la realización de estudios comparados de las matrices de datos de los Estudios de Movilidad Domiciliaria de PTUMA se haría una primera caracterización de las regiones metropolitanas del país.

En ese sentido, en primer lugar, en lo relativo al crecimiento de las ciudades, se muestra que el desarrollo en extensión no se correspondería con un incremento en la cobertura en servicios. Las grandes aglomeraciones si seguirían un patrón similar al de Buenos Aires, con un crecimiento en coronas y extensión de servicios público para el acceso y conectividad, sin embargo, en las metrópolis más chicas, si bien hay mayor crecimiento en extensión, la cobertura no parecería ser eficiente ya que el uso privado aparece como prevalente.

Por otra parte, la mayor cantidad de viajes, no reflejaría una mayor tasa de viajes o viajantes. En los datos presentados anteriormente, se muestra como un ejemplo el caso de Santa Fe y Paraná, donde posicionándose en cuarto y octavo lugar respectivamente, no presentan las mayores concentraciones de viajes, sin embargo, son quienes encabezan las listas en lo referido a las tasas de movilidad. Con lo cual, la hipótesis planteada en ese sentido no parecería corroborarse.

El transporte privado no pareciera ser prevalente en las grandes aglomeraciones, sino en las metrópolis más pequeñas. De esta manera, entre las primeras, Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza, se observa un alto porcentaje de uso de transporte público, mientras que las que presentan menos viajes, como Cipolletti, Neuquén, Resistencia o Paraná, se percibe mayor uso del transporte privado. En Cipolletti y Neuquén, se debe seguramente a la gran extensión de territorio y la baja cobertura y de servicios que se presta, mientras que en Resistencia, el uso privado está asociado a la presencia de ciclomotores que resultan mucho más accesibles que un auto y debido a las condiciones climáticas se puede emplear cotidianamente; en el caso de Paraná, la modalidad prevalente es “a pie”, así aparece como la movilidad que configura y delinea esta ciudad.

Del análisis por género, podemos extraer que la principal diferencia que se evidencia entre las elecciones modales de los hombres y las mujeres son: las mujeres tiene elecciones más activas que los hombres, privilegiando el “a pie” y eligiendo el transporte público por sobre el privado, que aparece con mayor uso entre los hombres. Como se dijo durante el análisis, estas elecciones están prevalentemente ligadas la satisfacción de ciertas actividades que implican movilizarse cerca de sus residencias a pie, o realizar varios viajes combinado distintas actividades como puede ser trabajo, acompañamiento de un familiar, realizar compras, etc. Esta situación se corrobora cuando se analiza por motivos, donde se observa que las principales decisiones de viajes están relacionadas con actividades no ocupacionales.

Por otro lado, es importante remarcar que, entre los motivos, se observa que en cuanto al estudio se muestra una situación muy equilibrada, es decir, que entre los que se mueven para estudiar, mitad son hombres y mitad mujeres. Sin embargo, esta situación cambia cuando pasamos al relevamiento por motivos laborales, donde hay una merma en la cantidad de viajes que realizan las mujeres en comparación a los hombres, lo cual indicaría que las mujeres si accederían con mayor equidad a la educación, sin embargo, no se replicaría este escenario en el mercado laboral, ya sea por falta de oportunidades o por la decisión de permanecer en sus casas realizando tareas domésticas.

Finalmente, es importante remarcar cómo el patrón automóvil intensivo sigue teniendo gran preponderancia también en las elecciones modales por género, donde hay una elevada participación de mujeres como acompañantes, pero una muy baja en el rol de conductoras, esquema que se reproduce en todas las ciudades, con lo cual, sumado a lo anteriormente planteado referido a los territorios desiguales, y la necesidad de emplear un automóvil particular para tener una accesibilidad garantizada, se adiciona la

problemática de la exclusión de grupos sociales: las mujeres, sin acceso al transporte privado, no podrían tener una accesibilidad garantizada. En ese sentido, podríamos concluir y reafirmar a partir de la hipótesis planteada al inicio, que la exclusión no se trata sólo de un problema de cobertura o acceso al transporte público, para determinados sectores con determinados ingresos, o ciertas áreas geográficas, sino que en el caso de las mujeres la exclusión se vive en tanto quedan fuera del acceso al transporte particular, y deben generar otras estrategias, donde se ponen en juego otras variantes, como la seguridad física para llegar a destino.

Si las ciudades argentinas muestran patrones con prevalencia de métodos planificación, inversiones e infraestructuras viales, que favorezcan el modelo automóvil intensivo, este continuará afianzándose. Si este modelo decíamos que era privativo para ciertos sectores de la sociedad ya que beneficiaba la reproducción de ciertas dinámicas, podremos concluir que se profundizaría esta brecha, y que la reproducción de este modelo privativo se traducirá en una inaccesibilidad de las mujeres a los beneficios de la urbanidad, a la ciudad. Por lo tanto no se podría garantizar el derecho a la movilidad urbana.

Por otro lado, nos parece interesante volver sobre la idea de los sesgos patriarcales en la planificación, así como es importante revisar aquellos principios que privilegian los modos motorizados, también deberían contemplarse los usos diferenciados que tienen las mujeres, en tanto son usuarias de modos públicos o no motorizados, con lo cual no sólo deberían tomarse en consideración la jerarquización de los modos públicos, sino también las intervenciones que favorezcan o faciliten la movilidad activa.

Es por ello que remarcamos la importancia del análisis sesudo de los estudios disponibles a fin de intentar comprender las necesidades de la población, en vistas a implementar mejores soluciones para planificar las ciudades y las estrategias de movilidad.

La necesidad de complementar la información secundaria obtenida con investigaciones de campo, mayor conocimiento local de cada región, así como el estudio de la conformación histórica de cada ciudad, su morfología, superficie y consolidación de centros y subcentros, así como de profundizar en los patrones de movilidad por género y en las motivaciones de sus elecciones, se visibiliza como nuevos desafíos para continuar la investigación para la caracterización de las principales ciudades argentinas en torno a la relación entre transporte y territorio.

REFERENCIAS

- ABBA, Artemio (2011) "Metrópolis argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales". *Jornadas Regionales de Información Geográfica y Ordenamiento Territorial*, Santa Cruz: Ministerio Secretaría General de la Gobernación.
- ARECO, Alberto, DMUCHOWSKY, Jimena y VELAZQUEZ, Maximiliano (2016) "Mobility right, modal split and space of urban flows in Argentina's metropolitan cities", *14ª T2M Annual Conference: Mobilities, Flows and Friction*, CDMX, México.
- ASCHER, Francois (2005) "Les sens du mouvement : modernités et mobilités" en Allemand, S. et al. (dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, p. 21-35.
- BANCO MUNDIAL (2017) "Leveraging the Potential of Argentine Cities. A Framework for Policy Action". Consultores: Elisa Muzzini, Beatriz Eraso Puig, Sebastian Anapolsky, Tara Lonnberg, and Viviana Mora. Washington. DOI: 10.1596/978-1-4648-0840-1.
- CEBOLLADA, Ángel (2009) "Mobility and Labor Market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region", *Journal of Transport Geography*. Vol. 17. Pp 226-223
- CICCOLELLA, Pablo (1999) "Globalización y dualización en la región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes Inversiones y reestructuración socio-territorial en los años noventa", *Eure*, Vol XXV, N° 26, (pp.5-27).
- DMUCHOWSKY, Jimena y VELAZQUEZ, Maximiliano (2015) "Caracterización de las Regiones Metropolitanas de la Argentina a partir de sus dinámicas de movilidad y transporte, en el contexto de las primeras décadas del siglo XXI", *Jornadas SI+TER Investigaciones territoriales: experiencias y miradas*. FADU-UBA, Septiembre de 2015.

- FAUR, Eleonor y JELIN, Elisabeth (2013) "Cuidado, género y bienestar. Una perspectiva de la desigualdad social" en *Voces en el fénix* Nro 23, Buenos Aires.
- GARCÍA PALOMARES, Juan Carlos (2008) "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". *Eure*, Vol. 100, n° 34.
- GUTIÉRREZ, Andrea, (2005) "Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires" en Anisio Brasileiro y otros (eds.) *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2005*, ANPET, Recife, vol. 1, (pp. 56 a 67).
- GUTIÉRREZ, Andrea, (2009) "Movilidad y Acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires", *XV CLATPU*, Buenos Aires.
- GUTIÉRREZ, Andrea, (2012) "Gestión Metropolitana del Transporte Colectivo en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas", *Revista Iberoamericana de Urbanismo RIURB*. N° 8, (pp. 89-102).
- GUTIÉRREZ, Andrea y KRALICH, Susana (2005) "Transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un análisis de su evolución entre 1993 – 2003", *Actas del X Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Universidade Federal de Sao Paulo, Sao Paulo, (pp. 6759-6773).
- GUTIÉRREZ, Andrea y REYES, Malena (2017) "Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires", *Revista Transporte y Territorio* N° 16. ISSN 1852-7175
- GUTIÉRREZ, Andrea y PEREYRA Leda (2018) "¿Patrón de género? Un análisis comparativo de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas". Próximo a publicarse en *CLATPU*.
- HANSON, Susan (2010) "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability", *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* vol. 17 nro. 1, (pp. 5-23).
- JIRÓN, Paola (2017) "Género" en *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblios: Buenos Aires.
- JIRÓN, Paola y ZUNINO SINGH Dhan (2009) " Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas". *Revista Transporte y Territorio* N°16.
- KAUFMANN, Vincent (2008) "Les paradoxes de la mobilité". Laussane: Le Savoir Suisse. 115 p.
- LAZO, Alejandra y CONTRERAS, Yasna (2009) "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile", *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay.
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS (2011) *PET: Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana*. Buenos Aires.
- MIRALLES, Carme (2005) "Transporte y Accesibilidad", *Jornadas Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona.- 27, 28 y 29 de abril de 2005
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés (2004) "Urbanismo con perspectiva de género". *Junta de Andalucía. Unidad de Género*, consultado el 7 de julio de 2018 en: <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>
- SCHWEITZER, Mariana et al. (2010) "Sistemas urbanos. Jerarquización de centros según oferta de equipamiento". PROPUR/FADU/UBA pp.4-28.
- SHELLER, Mimi (2008) "Gendered mobilities" en Uteng, T. P. y Cresswell, T. (Eds) *Gendered Mobilities*. Aldershot, Hampshire: Ashgate
- SHELLER, Mimi (2014) "Mobility Justice" *Wi: Journal of Mobile Culture*. 08.01, consultado el 3 de abril de 2018 en http://wi.mobilities.ca/wp-content/uploads/2014/09/wi_08_01_2014_Sheller.pdf
- TOBIO, Constanza (1995) "Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna". *Boletín CF+S*, 13. Julio 2000. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Universidad Politécnica de Madrid. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>
- TORRES, Horacio (2001) "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", *Eure*, Santiago, Vol. 26, N° 80
- UTENG, Tanu (2012) *Gender and mobility in the developing world*. Washington: World Bank.
- UTENG, Tanu (2006) *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires: CEAL.

- VASCONCELLOS, Eduardo (2015) *Transporte urbano y movilidad*, Buenos Aires: UNSAM Edita.
- VELAZQUEZ, Maximiliano (2014) “El derecho a la movilidad urbana en un contexto de pluriagencialidad metropolitana”, en CELS (editores) *Derechos Humanos en Argentina. Informe 2013*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires.

REFERENCIAS

- Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EMD) 2013: Movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Resistencia-Corrientes, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EMD) 2012: Movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Neuquén-Cipolletti, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EMD) 2012: Movilidad Domiciliaria en las Áreas Metropolitanas de Santa Fe y Paraná, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EMD) 2012: Movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Salta, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Origen / Destino 2011: Movilidad en el Área Metropolitana de Tucumán, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Origen / Destino 2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Posadas, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Origen / Destino 2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Mendoza, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Origen / Destino 2009: Movilidad en el Área Metropolitana de Córdoba, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>
- Encuesta de Origen / Destino 2008: Movilidad en el Área Metropolitana de Rosario, PTUMA, Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, publicaciones serie Encuestas de Movilidad Domiciliarias, consultado el 3 de Abril de 2018, <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>