

La vinculación entre educación, cuidado y movilidad. Una aproximación a la situación en la región metropolitana de Buenos Aires

The Link between Education, Care and Mobility. An Approach to the Situation in the Metropolitan Region of Buenos Aires

Laura Pautassi

Laura Pautassi es investigadora independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales “Ambrosio Gioja”, Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires, Argentina.
E-mail: laura.pautassi@gmail.com

resumen

El objetivo del presente artículo es analizar las formas en que se movilizan niños, niñas y adolescentes (NNA) en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), y qué tipo de estrategias de cuidado despliegan los hogares, y con ello las mujeres para garantizar el acceso al sistema educativo en tanto acompañan a sus hijos e hijas en los trayectos escolares. Para ello se analiza en primer lugar la disponibilidad de oferta educativa en Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y en provincia de Buenos Aires, tanto dirigida a primera infancia, como a nivel de educación primaria, en base a la información disponible. En segundo lugar, se presentan los recorridos que realizan NNA para llegar a la escuela y quienes son sus acompañantes, y que medios de movilidad utilizan. El artículo concluye con recomendaciones de políticas de cuidado y transporte urbano que promuevan efectivamente abordajes transversales y favorezcan responsabilidades sociales de cuidado más equitativas.

summary

The objective of this article is to analyze the ways in which children and adolescents mobilize in the metropolitan area of Buenos Aires (MABA), and what kind of care strategies are deployed by households, and with that, women to guarantee access to the education system as they accompany their sons and daughters on their way to school. To that reason the first analysis is regarding the availability of educational provision in the autonomous city of Buenos Aires (CABA) and in the province of Buenos Aires, both for early childhood and primary education, based on the information available. In second place the paper presents the routes that children take to get to school and who are their companions, and what means of mobility they use. The article concludes with recommendations for urban transport and care policies that effectively promote transversal approaches and favor more equitable social care responsibilities.

palabras clave

educación / movilidad / cuidado / políticas públicas

keywords

education / mobility / care / public policies

1. Introducción

La literatura especializada en América latina ha abordado, en la primera década y media del siglo en curso, la dinámica de los sistemas de políticas sociales a partir de un pormenorizado análisis de los programas de transferencias condicionadas de ingresos (PTCI) y sus vinculaciones sectoriales, principalmente con los sectores salud y educación (Barrientos, 2004; Huber y Stephens, 2012; Levy, 2011). De esta forma, se consolidó una línea de análisis en directa comunión con las políticas aplicadas, conformando el nuevo campo denominado “protección social”, desplazando de esta forma, la centralidad que otrora tenían los estudios sobre el comportamiento del mercado de trabajo, hacia las definiciones vinculadas a las nuevas vías de acceso a prestaciones sociales por fuera de la relación salarial (Cecchini *et al.*, 2015; Filgueira, 2015).

Contrariamente a la posición de los regímenes bienestaristas, cuyos arreglos institucionales se basaron en garantizar una red de seguridad social a quienes portaban la condición de trabajadores asalariados formales y cuyos beneficios eran extensivos a su grupo familiar a partir de la cobertura de contingencias, el nuevo tratamiento instala el concepto de programa, prestaciones y beneficiarios en el marco de una constelación de interdependencias funcionales entre las familias, los mercados, la comunidad y las políticas sociales. De allí que se fueron definiendo nuevas tipologías regionales en materia de regímenes de bienestar (Filgueira, 1998; Martínez Franzoni, 2008), en donde emerge como central la división entre trabajo remunerado y no remunerado, dejando en evidencia la injusta asignación de este último a las mujeres, quienes no deciden precisamente si lo ejercen o no, sino que les ha sido delegado en las dinámicas sociales patriarcales, de las que las burocracias asistenciales se han hecho eco (Marco y Rico, 2013; Martínez Franzoni y Voorend, 2013).

De manera opuesta a lo que afirmaban los estudios económicos clásicos, el trabajo no remunerado se hace relativamente visible a partir de los esfuerzos asumidos por los estudios de género por subrayar que constituye trabajo y que, por lo tanto, produce valor económico, a pesar de su carácter no mercantil y prestado por las mujeres dentro de sus hogares (Borderías y Carrasco, 1994; Tronto, 1996), avanzando a la definición de la economía de cuidado (Razavi, 2007; Rodríguez Enríquez, 2012). Y así estamos ante la presencia de una suerte de *boom* del cuidado —*care boom*— (Pautassi, 2016) donde aquello que durante siglos fue invisibilizado cobra un valor de demanda social y política, ingresa como corriente de pensamiento teórica, se ha cuantificado, se incorpora el concepto de uso de tiempo, se identifica la injusta división sexual del trabajo y del cuidado, presentando evidencia concreta de la subordinación económica, política y social de las mujeres. Sin embargo su traducción en un reconocimiento efectivo y políticas concretas lejos está de ser automática.

A ello se debe agregar el importante paso propuesto desde los estudios de género, incorporando por primera vez el enfoque de derechos al cuidado, fundando su reconocimiento como un derecho humano, “el derecho a cuidar, ser cuidado y al autocuidado” (Pautassi, 2007) habilitando a partir de allí, el cumplimiento

de obligaciones por parte del Estado y avanzando en promover su ejercicio responsable por parte de varones y mujeres. Este impulso ha cobrado una enorme relevancia, ya que se han fundado políticas públicas considerando que el cuidado es un derecho, como el caso del sistema nacional de cuidados de Uruguay (Rico y Robles, 2016; Aguirre y Ferrari, 2014), pero también ya tiene un impacto normativo destacable, como el caso de la Constitución de la Ciudad de México (2017) o la Convención Interamericana de Protección de los derechos de las personas adultas de 2015 que reconocen explícitamente el derecho al cuidado.

A pesar de estos avances, no se ha logrado la incorporación en la corriente central de las políticas sociales. La situación actual da cuenta, por una parte de la persistencia de estudios económicos y sociales que sólo consideran trabajo al empleo, con una visión parcial y sesgada, negadora de la evidencia empírica sobre la multiplicidad de formas de trabajo mercantil y no mercantil. Y por otra parte, líneas de acción en el campo de la economía del cuidado o en la denominación clásica de trabajo reproductivo, que exhibe la complejidad de interrelaciones entre el trabajo no remunerado producido en los hogares por las mujeres, el trabajo comunitario y local en muchos casos con carácter voluntario y no remunerado (Pautassi y Zibecchi, 2010), y el área del cuidado mercantil, ya sea en instituciones privadas, los servicios de proximidad y cuidado domiciliario, y las prestaciones en los servicios públicos a cargo de trabajadoras y trabajadores que perciben una remuneración (Sojo, 2011).

Se presenta así una suerte de doble estándar. Por un lado, la política social sigue comportamientos inerciales en la dinámica sectorial, bajo el gran lema de avanzar sobre aumento de pisos de protección social (OIT, 2012) sin mayores cambios estructurales, los cuales están impregnados por un lenguaje de derechos que actúa como marco narrativo sin que se efectivice el verdadero ejercicio de derechos. La persistencia en el uso del concepto de beneficiario es elocuente al respecto (Arcidiácono y Zibecchi, 2017). La otra cara del estándar es el ingreso del cuidado en las agendas públicas, curiosamente sin impulso directo de los mecanismos para el adelanto de la mujer (MAM), sino en muchos casos desde los Ministerios de Desarrollo Social –con ausencia notoria de las carteras de Trabajo y Seguridad Social– como componentes de la protección social o sistemas de prestaciones de cuidado, pero sin aprovechar la oportunidad histórica de su ingreso como central en el campo de las políticas sociales. Esto es, no se ha incorporado de manera transversal como es el mandato del enfoque de género, del que están obligados a cumplirlo los Estados. Así ni el sistema educativo forma parte del abordaje actual del cuidado, a pesar de su centralidad en el mismo, como tampoco el sector salud y se van reproduciendo en cada área los dobles estándares.

Pero resulta más llamativo aún, en esta falta de abordaje transversal o al menos en base a interdependencias, la invisibilidad de un espacio vinculado a la dinámica cotidiana del ejercicio de derechos, tanto el derecho a la educación y al cuidado, como es la disponibilidad de medios –infraestructura de cuidado– que permite por ejemplo el acceso al sistema educativo. Me refiero concretamente no sólo a la disponibilidad de medios de transporte urbano sino a las formas y frecuencias con

que se resuelve cotidianamente el traslado de niños, niñas y adolescentes (NNA) en las ciudades latinoamericanas. Es decir, cómo, con quién y por qué medio se garantizan cotidianamente las movilidades en las ciudades y qué características asumen (Rico y Segovia, 2017).

El objetivo del presente artículo es analizar las formas en que se movilizan NNA en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), y qué tipo de estrategias de cuidado despliegan los hogares, y con ello las mujeres en su condición de madres, para garantizar el acceso al sistema educativo. A tal fin se analiza en primer lugar la disponibilidad de oferta educativa en Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y en provincia de Buenos Aires, tanto dirigido a primera infancia, como a nivel de educación primaria, en base a la información disponible. En segundo lugar, y en base al análisis de los datos de la Encuesta de Movilidad Urbana (ENMODO) de RMBA se presentan los recorridos que realizan NNA para llegar a la escuela y con quien(es), es decir quienes son sus acompañantes, y que medios de movilidad utilizan.¹ A partir de ello, se establecen algunas vinculaciones que considero centrales para el abordaje de las políticas sociales que implican un esfuerzo por transversalizar las estrategias de cuidado con la oferta educativa y de movilidad vigentes en la región metropolitana de Buenos Aires. El artículo concluye con recomendaciones de políticas de cuidado y transporte urbano que promuevan efectivamente abordajes transversales y favorezcan responsabilidades sociales de cuidado más equitativas.

2. La oferta educativa en la región metropolitana de Buenos Aires

Una mirada, en base a los datos del Censo Nacional de Población de Argentina de 2010, muestra que la cobertura educativa a nivel primario es prácticamente universal para el total del país y para todas las jurisdicciones, con niveles superiores al 98%.² Estos resultados son parte de los esfuerzos desarrollados en los últimos años en relación con un incremento del porcentaje del gasto público en educación, la extensión de la obligatoriedad de la escolaridad hasta la finalización del secundario, y en menor medida la prolongación paulatina de la educación inicial a los 4 años y la incorporación de la modalidad de jornada completa en algunas escuelas. No obstante, la insuficiencia de información en lo que respecta a la calidad educativa, entre otros factores, hace evidente aspectos centrales que muestran las desigualdades estructurales.

En el caso del nivel inicial, particularmente dentro del rango de obligatoriedad de los 5 años, la cobertura promedio ronda el 91,4%, con una preeminencia del 96,7% en CABA. En relación con primera infancia, la cobertura decrece de manera proporcional con las edades, ya que en el caso de la sala de 4 años es relativamente alta en el total del país (69,8%), aunque se eleva a niveles entre el 80,7% y 90% en la provincia de Buenos Aires y en CABA respectivamente. Este mayor porcentaje de cobertura se vincula por una parte con la incorporación de la obligatoriedad en la Ley Nacional de Educación 26.206 de 2006, y por otra con un supuesto de que las familias consideran que ya se encontrarían “más maduros” para la permanencia en instituciones. Estos niveles decrecen signifi-

cativamente de manera proporcional con la edad de los NNA según muestra el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1
Asistencia y cobertura educativa de niños y niñas (0 a 12 años).
Argentina, CABA y Provincia de Buenos Aires, Año 2010

Edad	Población	Matrícula escolar total (pub. y priv.)	Cobertura
TOTAL PAIS			
0 a 2	2.029.712	78.553	3,9
3	648.071	261.498	40,4
4	659.869	460.653	69,8
5	676.130	617.709	91,4
6 a 12	4.794.340	4.741.255	98,9
CIUDAD DE BUENOS AIRES			
0 a 2	102.190	14.243	13,9
3	31.572	23.944	75,8
4	31.876	29.008	91,0
5	32.338	31.280	96,7
6 a 12	214.422	212.647	99,2
PROVINCIA DE BUENOS AIRES			
0 a 2	785.447	36.490	4,6
3	251.578	137.315	54,6
4	256.810	207.335	80,7
5	261.386	241.369	92,3
6 a 12	1.798.218	1.779.566	99,0

Fuente: Rodríguez Enríquez y Pautassi (2014: 79) en base a datos del Censo 2010 y la Dirección Nacional de Información y Evaluación de Calidad Educativa, Ministerio de Educación de la Nación.

En cambio, para el total del país, la cobertura educativa de los niños y niñas de 3 años apenas alcanza al 40%, con un mayor porcentaje en la ciudad capital (con una tasa de cobertura para esta edad de 75,8%) y nuevamente en la provincia de Buenos Aires (54,6%), mientras que en las provincias del norte argentino, la cobertura es inferior al 20% del total de niños y niñas de esta edad. Sin embargo, el punto crítico en todas las jurisdicciones corresponde a la franja etaria entre 0-2 años, donde en general la oferta se traduce en salas maternas, y no llega al 4%, nuevamente con la excepción de la ciudad capital que duplica este promedio, ubicándose en el 13,9%, aunque todavía claramente insuficiente para atender las necesidades de espacios de cuidado, delegando por entero la responsabilidad en los hogares y dentro de ellos en las mujeres, sean las madres o otros familiares o personas del entorno (abuelas, cuñadas, tías, vecinas), o trabajo de cuidado remunerado, contratado para prestar servicios de cuidado en el interior del hogar (Rodríguez Enriquez y Pautassi, 2014).

En particular, esta oferta se complementa con los Centros de Desarrollo Infantil (CDI) creados en el ámbito de la Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia (SENNAF) que a nivel nacional, en 2013 contaban con 150 CDIs, solo un 33,9% de la demanda y otros tipo de iniciativas como los Centros de Primera Infancia (CPI), que van variando entre jurisdicciones y con un rasgo marcadamente asistencialista dirigida a NNA en situación de vulnerabilidad. Es decir, nuevamente se produce un doble estándar, ya que aquella oferta de cuidado para primera infancia del sector educativo sigue parámetros formales del sistema educativo, se encuentra a cargo de maestras jardineras y personal especializado, mientras que los centros de cuidado infantil (en cualquiera de los tipos de programas existentes por jurisdicción) no cuentan con personal calificado, el trabajo es de corte asistencial, lo cual profundiza la desigualdad entre NNA que asisten a cada tipo de establecimiento, determinando trayectorias y desarrollos al inicio de la escolaridad obligatoria claramente desiguales.³

Ahora bien, se puede identificar una nueva brecha en relación con el tipo de provisión del servicio educativo, ya sea de establecimientos de gestión pública estatal y privada, en donde si bien el sector público tiene un importante peso en la matrícula, aunque con diferencias marcadas por grupo de edad, y por jurisdicción, en especial es visiblemente inferior para niños y niñas más pequeños. En efecto, la participación de los establecimientos de gestión pública para el total de la matrícula de esa edad, es inferior al 50%, con diferencias aún más notorias en la RMBA, dejando en claro diferencias marcadas por estrato socio-económico, en un mix caracterizado por el déficit de oferta pública en este nivel y el costo de la oferta privada, sin desconocer las pautas culturales vigentes en torno a las “mejores” formas de cuidar a niñas y niños pequeños.

Por otra parte, y siempre estableciendo las vinculaciones e interdependencias invisibilizadas, es sumamente relevante conocer la duración de la jornada escolar, dato central a los efectos de promover esquemas de conciliación de trabajo con responsabilidades familiares. La información disponible muestra que la mayoría de los jardines de infantes y maternas ofrecen jornada simple, concentrando la

permanencia de niñas y niños en muy pocas horas, a lo cual hay que sumar el tiempo del traslado cotidiano en relación con una permanencia tan acotada.

Cuadro N° 2
Participación de los establecimientos de gestión estatal en el total de matrícula por nivel y jurisdicción (en %). Año 2010

	Jardín Maternal	Sala de 3	Sala de 4	Sala de 5	Primaria
Total País	44,9	57,5	67,0	72,1	74,6
CABA	36,7	37,6	43,9	45,8	52,0
Provincia Buenos Aires	37,0	59,2	60,7	61,2	64,3

Fuente: Rodríguez Enríquez y Pautassi (2014: 79) en base a datos de la DINIECE, Ministerio de Educación.

Cuadro N° 3
Establecimientos escolares por tipo de jornada que ofrecen por jurisdicción. Año 2010

División político-territorial	TOTAL	Jardines Maternales			Jardines de Infantes		
		Jornada Simple	Jornada Doble	Relación (doble/simple)	Jornada Simple	Jornada Doble	Relación (doble/simple)
TOTAL PAÍS	84.394	76.722	7.672	10.0	980.847	24.590	2.5
CABA	15.386	12.048	3.338	27.7	26.400	16.454	62.3
Pcia. Bs. As.	38.543	35.411	3.132	8.8	384.132	3.360	0.9

Fuente: Rodríguez Enríquez y Pautassi (2014: 79) en base a datos de la INIECE, Ministerio de Educación.

Similares relaciones se presentan a nivel de escuelas primarias, a lo cual se suma el agravante en cuanto a la calidad de la educación, con pronunciadas diferencias entre jurisdicciones, en donde la CABA tiene los porcentajes menores de repitencia y desgranamiento educativo en relación con el resto de las jurisdicciones. Por otra parte, las desigualdades socioeconómicas se presentan de acuerdo con el estrato de ingresos. Tal como ya señalé, la tasa de asistencia de los niños y niñas de entre 0 y 2 años es baja para todos los grupos, pero es todavía más baja para

los niños y niñas que viven en hogares de los quintiles de ingresos más bajos. A modo de ejemplo, solo el 25,3% de los niños y niñas de 3 años que viven en hogares de menores ingresos, asisten a un establecimiento educativo, mientras que la asistencia de los que viven en hogares con mayores ingresos se aproxima al 50% (Rodríguez Enríquez y Pautassi, 2014).

De acuerdo con la información provista por la Encuesta de Gastos de los Hogares del INDEC, la mayor incidencia de hogares que declaran gastar recursos económicos en jardín de infantes para hijos e hijas entre 2 y 4 años es para los quintiles más altos (45%), mientras que alcanza un 2,8% para los de menores ingresos.

Por otro lado, resulta notoria la marcada segmentación en el rendimiento educativo y en la calidad educativa en el nivel básico, entre estratos socioeconómicos y entre regiones. Aun manteniéndose altos niveles de acceso a la educación primaria, las tasas de repitencia y abandono varían notoriamente a medida que decrece la posición socioeconómica de los hogares, y entre las provincias del Centro y del Norte del país.

Otro aspecto relevante que marca una debilidad es la escasa cobertura de establecimientos públicos que ofrecen servicios de doble jornada. Este es un aspecto relevante fundamental cuando el derecho a la educación se pone a dialogar con el derecho a la conciliación de la vida laboral y familiar de las madres y los padres, y se termina resolviendo de acuerdo con la disponibilidad de ingreso del hogar en el acceso a educación privada y generando nuevos círculos de inequidad. De esta manera, la conformación de la oferta educativa se convierte en sí misma en un vector de desigualdad, vulnerando aspectos fundamentales del derecho a la educación (Rodríguez Enríquez y Pautassi, 2014).

3. El recorrido escolar: clave para el ejercicio de derechos

Considerando que en Argentina viven 10 millones de niños, niñas y adolescentes (de 0 a 14 años de edad), de los cuales el 49,2% son mujeres y el 50,8% son varones, es importante conocer cuál es la disponibilidad de personas adultas dispuestas a cuidarlos. Un ejercicio usual es establecer la relación de dependencia directa entre estos NNA que requieren ser cuidados y las personas en edad activa (de 15 a 65 años) con capacidad potencial para cuidar muestra que es de 40, es decir, el equivalente de 0,4 NNA por cada adulto en edad activa. Es decir, en la Argentina actual hay 2,5 personas en edad activa por cada niño, niña o adolescente para cuidar. Sin embargo, esta relación es imprecisa, porque las personas con capacidad de cuidar a niños y niñas generalmente también deben cuidar a personas mayores, con lo cual si se considera que en Argentina hay 4,1 millones de personas mayores de 65 años, la relación de dependencia total (NNA y personas mayores en relación con personas en edad activa) se eleva a casi 60, o bien 0,6 personas dependientes por cada persona en edad activa. Por lo tanto, hay menos de dos personas (1,8 estrictamente) para cuidar a cada persona dependiente y da cuenta de la dimensión que adquiere el cuidado en Argentina, que en el caso de la RMBA, objeto de la presente indagación, la relación de dependencia es signifi-

cativamente menor en relación con el cuidado de NNA, en particular en CABA y municipios del conurbano bonaerense, si se considera en relación con provincias como el Chaco o Jujuy, pero va a ocurrir lo inverso con la tasa de dependencia de las personas mayores, que es más alta en la RMBA en relación con lo que sucede en las provincias del norte (Rodríguez Enríquez y Pautassi, 2014).

Cabe preguntarse entonces, en el caso de la zona metropolitana de Buenos Aires, que presenta la mayor densidad poblacional de todo el país, cómo se producen los desplazamientos urbanos, en éste caso, como se satisfacen demandas de cuidado con disponibilidad de personas para cuidar.

Partiendo de la base que toda movilidad constituye un desplazamiento motivado por el cumplimiento de una actividad con un fin específico, que comparte a su vez, elementos constitutivos de acto de cuidado como el tiempo, dinero e infraestructura, es importante analizar qué tipo de requerimientos son necesarios para garantizar el desplazamiento de los hogares hacia las instituciones educativas. Por otra parte, y vinculada con la relación de dependencia, en la mayoría de los casos, los traslados urbanos no son individuales, sino que requieren de un(a) “acompañante”, que como en el caso de los NNA, de las personas con discapacidad o adultos mayores en condiciones de autonomía relativa, la dependencia de otros acompañantes es mayor y en muchas ocasiones absolutamente indispensable.

Por otra parte, la literatura especializada en transporte señala que cada movilidad no tiene un fin en mismo, sino que es una demanda derivada, y en términos económicos se la considera una “des-utilidad” la cual tiene un costo tarifario y de tiempo utilizado, que afecta directamente el uso del tiempo libre o productivo que podría dedicarse a otras tareas (Galeota, 2016; Capelli, 2015). En general, este costo no se ha incorporado mayoritariamente en los trabajos vinculados a los costos directos asociados al cuidado, dejando de lado el peso o costo que la movilidad tiene en las tareas cotidianas.

Esta figura del “acompañante” claramente invisibilizada y atravesada por una falsa neutralidad, en la cual se desdibuja si este rol lo cumple una mujer y/o un varón, son claves para garantizar el acceso de los NNA al sistema educativo. El efecto en cada desplazamiento implica una modificación de los patrones de viaje habituales para “acomodarse” a las necesidades de la persona acompañada, que en el caso de los recorridos asociados a la asistencia a establecimientos educativos, implica un patrón de desplazamiento distinto del de una persona que viaja sola, no sólo en términos de tarifa y tiempo, sino también en la elección del tipo de transporte, lo cual no afecta únicamente al tiempo que insume “acompañar” sino al costo de duplicar la tarifa por el uso de un transporte público o privado, o inclusive si dispone de su propio vehículo.

A esta decisión inicial vinculada con la selección de recorridos, que sean más efectivos o directos, se le deben sumar las situaciones de riesgo asociadas a la inseguridad reinante en materia urbana, por cuestiones asociadas al tránsito (inseguridad vial), a las garantías que brindan los medios de transporte, la presencia de ciclovías en muchos casos y de manera transversal, la exposición a situaciones de violencia en general y de violencia de género en particular, en combinación con

múltiples situaciones asociadas a acoso callejero o la violencia en el transporte público (Rozas y Salazar, 2015). En otros términos, las ciudades no son espacios seguros para sus habitantes, situación que cobra otras complejidades en el caso de las mujeres y de las niñas y las adolescentes.⁴

Por otra parte, otro de los elementos centrales a la hora de contratar un servicio de transporte público o privado es la tarifa, la que a su vez se combina en el marco de una ecuación costo/tiempo y la adecuación del desplazamiento dado por la localización de la escuela (destino del acompañado) en relación al lugar de residencia de la persona o personas (origen del viaje) y el lugar en donde se localiza el puesto de trabajo remunerado (destino final del acompañante) o el regreso al hogar en caso de tareas de cuidado no remuneradas. Todas estas situaciones se encuentran en general invisibilizadas, y en muchos casos se presentan con situaciones dramáticas, ya que en muchos barrios o zonas marginales de la RMBA no existen medios de transporte, o el que se dispone es menor a la demanda de traslados, o su frecuencia es contraria a la demanda de los horarios escolares –considerando el peso de la jornada simple en muchos casos– sino además la accesibilidad desde distintos puntos geográficos y sectores socioeconómicos. Pero aún más invisibilizada se encuentra la figura del(a) acompañante de cada viaje escolar, que dadas las circunstancias anteriores, en muchos casos no sólo incluye las primeras edades sino que se extiende durante la adolescencia.

3.1. El acceso a la información

Un aspecto decisorio para llevar a cabo la anterior indagación refiere a la disponibilidad de fuentes de información; en el caso de la RMBA se cuenta con los datos que ofrece la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación entre los años 2009 y 2010 que tuvo como objetivo caracterizar los patrones de movilidad cuantitativa y cualitativa de las personas.⁵ En base a dicha fuente se realizaron distintos procesamiento específicos, buscando caracterizar la incidencia de viajes de acompañamiento a un centro escolar, partiendo por identificar los hogares con presencia de un niño, niña o adolescente (hasta 17 años inclusive) que realizaron al menos un viaje en el período de referencia.⁶ Se considera como “viaje” a aquellos recorridos que los/as encuestados/as declaran haber realizado y cuyo origen o finalidad fue la concurrencia a un establecimiento educativo.

Cabe destacar que el objetivo de dicha encuesta no fue analizar el tema de interés del presente artículo, como tampoco fue diseñada para captar asimetrías de género. Sin embargo, permite establecer algunas relaciones interesantes, a partir de identificar como unidad primaria de análisis a las personas que viajaron y que viven en hogares con NNA, que representa al 40% de las personas encuestadas, con representación de más de 5.3 millones de acuerdo al marco muestral. De estos hogares, el 51% que declaran haber viajado son mujeres y el 49% son varones, por lo que el universo de indagación queda circunscripto a 14.038 casos efectivos con representatividad estadística de aproximadamente 2.7 millones de mujeres.

Los datos que aporta dicha fuente muestran que el 62.4% de las personas encuestadas vive en hogares con al menos un NNA, de las cuales el 62.6% declaró haber viajado al menos una vez mientras que un 37.4% no realizó ningún viaje, y un 37.6% habita en hogares sin niños, niñas o adolescentes.⁷

A pesar de los límites de la fuente de información, surge claramente que en aquellos hogares con al menos un NNA se desplazan más que el resto de los hogares (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4
Incidencia de viajes en hogares con niños, niñas y adolescentes,
Región Metropolitana de Buenos Aires, Años 2009-2010 (en %)

	Incidencia hogares con al menos un NNA	% de hogares con NNA que realizaron un viaje	
		En relación a los que realizaron al menos un viaje	En relación a los hogares con NNA
Total	62,7	65,8	96,6
Partidos Prov. Buenos Aires	66,8	69,8	96,6
Ciudad de Buenos Aires	49,1	52,3	96,6

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTS 591, en base a Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO 2009-2010.

Es notorio que entre los hogares con al menos un NNA que no realizaron viajes, la vulnerabilidad en general es mayor, entre otras razones por la mayor presencia de mujeres como sostén de hogar, que además tienen un menor nivel educativo alcanzado y ubicadas en los quintiles de ingresos más bajos.⁸ A su vez, se presentan nuevas situaciones de vulnerabilidad que enfrenta el cuidado cotidiano, concentrado en las mujeres, en quienes cae el peso del “acompañamiento” de manera clara: 74.4% de las acompañantes a un centro educativo son mujeres y sólo acompañan un 25.6% de los varones.

Cuadro N° 5
Perfil de hogares con NNA y por tipo de viajes.
Región Metropolitana de Buenos Aires, Años 2009-2010 (en %)

		Hogares		
		Hogares sin NNA	Hogares con NNA que no realizaron viajes	Hogares con NNA que realizaron al menos un viaje
Nivel educativo del sostén de hogar agrupado	Total	100,0	100,0	100,0
	NE bajo	44,8	58,8	52,0
	NE medio	31,3	27,4	29,9
	NE alto	20,3	7,2	15,3
	Otro tipo	0,1	0,0	0,1
	Sin información de nivel	3,5	6,6	2,8
Quintil ingreso per cápita del hogar	1	8,1	46,2	34,4
	2	16,4	26,0	24,5
	3	21,6	14,4	18,1
	4	25,1	10,8	13,8
	5	28,8	2,6	9,3
Mujer como sostén del hogar	No	63,2	71,4	74,1
	Si	36,8	28,6	25,9

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTS 591, en base a Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO, 2009-2010.

Los hogares con jefatura femenina, en base a la muestra de la ENMODO representan el 26.4% de mujeres, mientras que un 73,6% de los varones son el principal sostén del hogar. Pero a su vez, el 41.9% de las personas que además de ser sostén de hogar acompañan a otro miembro a un centro educativo son mujeres, y el 58.1% restante son varones, dando cuenta de una importante carga de responsabilidades concentradas en las mujeres, que se eleva a un 88% en los casos de mujeres que no son el principal sostén del hogar.

Cuadro N° 6
Viajantes en hogares con NNA según sean principal sostén del hogar y por
acompañamiento. Región Metropolitana de Buenos Aires, Años 2009-2010
(en %)

Condición de sostén del hogar	Condición de acompañamiento a centro educativo	Sexo		
		Femenino	Masculino	Total
No es principal sostén	No acompaña a centro educativo	56.8	43.2	100.0
	Si acompaña a centro educativo	88.1	11.9	100.0
	Total	60.0	40.0	100.0
Es principal sostén	No acompaña a centro educativo	24.3	75.7	100.0
	Si acompaña a centro educativo	41.9	58.1	100.0
	Total	26.4	73.6	100.0

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTS 591, Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO 2009-2010.

Cuadro N° 7
Viajantes por hogar, sexo y modo de transporte. Región Metropolitana de
Buenos Aires, Años 2009-2010 (en %)

	Sexo		
	Femenino	Masculino	Total
Sólo modo público	37.4	35.4	36.5
Sólo modo privado	14.0	25.6	19.7
Sólo modo no motorizado	35.3	29.8	32.6
Modo público y privado	4.8	3.7	4.3
Modo público y no motorizado	5.0	2.9	4.0
Modo privado y no motorizado	2.5	2.0	2.2
Modo público, privado y no motorizado	0.9	0.5	0.7
Total	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTS 591, en base a Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO, 2009-2010.

Otro de los aspectos que cobran notoriedad es el tipo de viajes que realizan las mujeres ya que en su mayoría se trata de viajes en transporte público o no-motorizado, mientras que los varones realizan proporcionalmente más cantidad de viajes en modo privado, y con mayor prevalencia de las mujeres en desplazamientos a pie (más de tres cuadras) o en bicicleta, en una relación de un 5% y los varones sólo lo utilizan en un 3%.

En relación con la frecuencia, las mujeres realizan proporcionalmente mayor cantidad de viajes que se elevan entre dos viajes (77%) o cuatro viajes (12%) por día y más de cuatro viajes (5%). Por el contrario, los varones realizan hasta dos viajes por día centralmente (83,4%). Estos datos muestran un uso del tiempo diferenciado entre mujeres y varones con responsabilidades familiares particularmente significativo ya que, en general, la norma de desplazamiento es hasta dos viajes diarios, pero en el caso de las mujeres se vincula con una multiplicidad de tareas que incluyen compra de alimentos, pago de servicios, asistencia a centros de salud entre otras actividades. Al mismo tiempo, la duración de la jornada escolar tiene una incidencia directa en el número y frecuencia de traslados, sean en transporte motorizado o a pie. Concordantemente, la tasa de generación de viajes –que muestra los viajes promedio de una persona por día– es mayor entre las mujeres (2.51) que entre los varones (2.30). La totalidad del universo de personas que viven en hogares con NNA tiene una tasa de generación de viajes de 2.41 dando cuenta nuevamente de la mayor cantidad y diversidad de situaciones que la presencia de NNA implica.

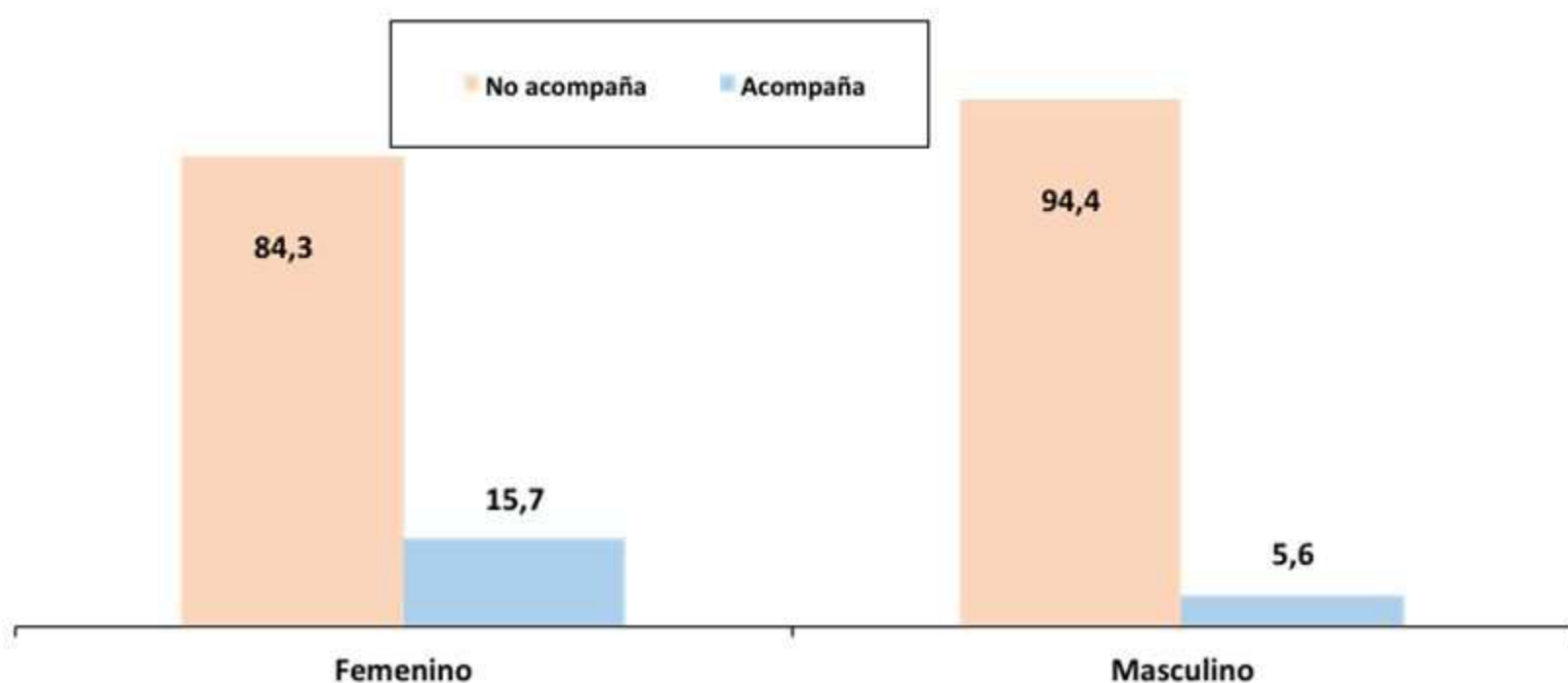
El tipo de medios de transporte seleccionado se vincula también con las particularidades que asume el cuidado en la región metropolitana. Los datos nos muestran que proporcionalmente más mujeres se movilizan en colectivo urbano, van a pie (36%) o toman taxis (3,4%) mientras que proporcionalmente más varones utilizan el automóvil (21,8%) o la motocicleta para movilizarse (1,9%). En el caso del subterráneo, aplica solo a la ciudad de Buenos Aires y hay escasas diferencias en su uso para mujeres (1%) y varones (1,3%).

3.2. Rumbo a la escuela

La necesaria mirada sobre los recorridos escolares cotidianos de NNA y sus acompañantes no ha sido considerado en la fuente de información disponible que es la Encuesta ENMODO, ya que la incidencia de este modo de transporte es muy baja en relación con la muestra –menos del 4% de niños, niñas y adolescentes de 4 a 17 años– y no permite desagregaciones estadísticamente representativas, como tampoco identificar certeramente quien acompaña y a quien.⁹

A pesar de las limitaciones metodológicas, ciertas relaciones interesantes se pueden analizar como el hecho que hay mayor presencia de “NNA acompañados” en los hogares con mayores ingresos, mientras que en los demás quintiles no se observan diferencias estadísticamente significativas, quedado en claro que el peso de llevar los NNA a la escuela recae en las mujeres (Ver Gráfico N° 1).

Gráfico 1
Viajantes de hogares con NNA por sexo y por acompañamiento. RMBA, 2009-2010



Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTS 591, en base a Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO 2009-2010.

Por otra parte, este acompañamiento va a insumir un mayor tiempo a las mujeres, quienes proporcionalmente realizan más viajes de menos de 15 minutos, mientras que mayor número de varones realizan viajes de más de 30 minutos, con un tiempo de espera también diferenciado: la espera es mayor para las mujeres, entre 10 y 20 minutos, mientras que los varones esperan 10 minutos o menos, en base a todas las etapas de los viajes declarados. Esta desigual distribución del tiempo se vincula además con las cuadras caminadas, que en el caso de las mujeres caminan entre 1 y 10 cuadras en relación con los varones quienes en general caminan menos o directamente no caminan. Las explicaciones a este fenómeno se vinculan nuevamente con los anteriores aspectos señalados: el costo tarifario, la falta de disponibilidad de medios privados de transporte o el déficit de los servicios públicos de transporte o, en otros casos, directamente su inexistencia. A estos factores, se debe agregar una mayor elasticidad en las mujeres en relación con su tiempo, en desmedro de horas de descanso o de disponibilidad para otros fines.

Por otra parte, entre las mujeres y varones que viven en hogares con NNA se observa una sobrerrepresentación de mujeres que declaran ser “amas de casa” (18%), es decir, dedicadas tiempo completo a trabajo de cuidado no remunerado, y declarando ser activas laboralmente el 34% de las encuestadas. En el caso de los varones, declaran encontrarse trabajando un 52,3%, y una proporción similar de mujeres y varones estudiantes, y solo un 0.3% de los varones declara dedicarse al cuidado de manera exclusiva. Cabe señalar que en el caso de perceptores de Programas de Transferencia Condicionada de Ingresos (PTCI) son exclusivamente

mujeres, ya que en general son las receptoras de las transferencias, aunque no sus titulares.

Cuadro N° 8
Viajantes de hogares con NNA por sexo y condición de actividad
Región Metropolitana de Buenos Aires, Años 2009-2010 (en %)

	Sexo		
	Femenino	Masculino	Total
Menor de 14 años	29.2	30.1	29.6
Trabaja	33.7	52.3	42.8
Jubilado/Pensionado	1.6	1.0	1.3
Desocupado (busca trabajo)	1.9	2.0	1.9
No Trabaja (No busca trabajo)	0.6	0.4	0.5
Rentista	0.1	0.0	0.1
Estudiante	14.2	13.2	13.7
Ama de casa	17.9	0.3	9.3
Inactivo por discapacidad	0.1	0.2	0.2
Perceptor de Programa de Transferencia Condicionada de Ingresos (PTCI)	0.4	0.0	0.2
No trabaja, pero mantiene trabajo	0.3	0.4	0.4
Ns/Nc	0.0	0.0	0.0
No tiene	0.0	0.0	0.0
TOTAL	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTs 591, en base a Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO 2009-2010.

Este último aspecto se vincula con un tema no menor que refiere al costo de acompañar y que, en general, en Argentina no hay una política de subsidios diferenciales para el transporte urbano. Concretamente, para el transporte público de pasajeros en las áreas urbanas, la forma que se ha establecido para garantizar el acceso es a partir de subsidios a las tarifas. Se trata de tarifas estudiantiles, en dos situaciones: i) el Boleto Escolar (Res. ST. 106/39) destinado a alumnos y alumnas de escuelas públicas que se encuentren cursando el ciclo: Preescolar (sala de 5 años), Primario (1° a 7° grado) y 1° y 2° año de enseñanza media (1° y 2° año sec.); ii) Boleto Estudiantil (Res. S.T. N°2/89) destinado a alumnos y alumnas de colegios públicos que se encuentren cursando: a) de 3° a 5° año de la escuela media, b) para alumnos de colegios privados con subvención estatal, que se encuentren cursando entre 1° a 5° año de la escuela media y para alumnos de establecimientos terciarios no universitarios, públicos o privados con aporte estatal. Este beneficio, se extiende a todas las tareas estudiantiles obligatorias, sean regulares o complementarias.

Este trámite suele insumir un tiempo importante, ya que debe realizarse al inicio del ciclo lectivo o los primeros días del mes. En el caso de las credenciales de colegios secundarios y terciarios deben renovarse semestralmente.¹⁰ El boleto escolar es gratuito para viajes en tren urbano y para buses urbanos es de 0,05 centavos, en comparación con los 6 pesos que cuesta un boleto de tarifa plena en la RMBA. En el caso del boleto estudiantil es el 50% del boleto mínimo. Existen medidas similares para estudiantes en transporte interurbano de pasajeros. En el caso de la CABA y la provincia de Buenos Aires se ha adoptado el boleto estudiantil gratuito que incluye hasta 50 viajes mensuales, para nivel primario, secundario y para estudiantes de la Universidad Nacional de La Plata.¹¹

Sin embargo, el subsidio aplica solo al NNA no así al/a acompañante, que generalmente es la madre que debe pagar la tarifa normal por el desplazamiento. Solo se establecen descuentos del 40% y hasta 55% en las tarifas de los servicios que utilizan la tarjeta SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico) aplicable a los siguientes casos: jubilados y/o pensionados, receptores de la Asignación Universal por Hijo (AUH), Asignación por Embarazo (AUE), perceptores plan Progresar, Argentina Trabaja y Programa “Ellas Hacen”; personal de trabajo en casas particulares, ex-combatientes de Malvinas, monotributo social y pensiones no contributivas. En este caso el trámite es en línea y se habilita al hacer uso de la tarjeta. Sin embargo en contextos de alta vulnerabilidad y donde el peso de la transferencia monetaria recae sobre el cumplimiento de la condicionalidad –en el caso de la AUH y AUE en la asistencia escolar y controles sanitarios– la inexistencia de medios públicos de transporte o la imposibilidad de gestionar el subsidio tarifario, ponen en riesgo la continuidad de la percepción monetaria, ubicando nuevamente a los destinatarios –en este caso las mujeres con responsabilidades familiares– en una situación de vulnerabilidad.

En síntesis, medidas vinculadas directamente a la movilidad escolar se concentran en respuestas de reducción tarifaria para los NNA y en el caso de acompañantes, si se encuentran entre los grupos destinatarios de medidas de reducción entre 50 y 40% del valor del boleto. Pero no necesariamente incluye a todos/as los/as acompañantes que requieren disminución tarifaria.

3.3. ¿Cuida quien acompaña?

El interrogante que abre este apartado se vincula con una preocupación central direccionada a la injusta organización social del cuidado. Tal como muestran los datos relevados, no sólo la disponibilidad de infraestructura escolar adecuada es limitada, especialmente en el caso de primera infancia, sino que el flujo de viajes mayoritariamente se da en situación de acompañante y relación directa con niños y niñas pequeños, especialmente entre 4 y 12 años (ciclo escolar obligatorio). Al utilizar como fuente la Encuesta ENMODO, y no ser una encuesta que vincule cuidado y movilidad, limita la captación por ejemplo de la movilidad en primera infancia, pero dada la baja incidencia del desplazamiento para acompañar niños y niñas menores de 3 años presupone la permanencia de ellos en el hogar. Este dato pueda estar indicando además la presencia de arreglos de cuidado vincula-

dos a la cercanía, como el caso de delegar el cuidado a familiares cercanos o con vecinas.

En el caso de los adolescentes, disminuye el peso de los acompañantes y un 19% de ellos se moviliza sin acompañante, al menos, de acuerdo con el relevamiento no viaja acompañado por un integrante de su hogar. Por otra parte, la ENMODO no permite visualizar aquellos casos en que son los adolescentes los que acompañan a los hermanos más pequeños en el trayecto hacia la escuela, que suele ser una práctica frecuente en muchos hogares.

Cuadro N° 9
Viajantes de hogares con NNA por grupo etario y por acompañamiento.
Región Metropolitana de Buenos Aires, Años 2009-2010 (en %)

	Acompañó	No Acompañó	Total
Exclusivamente niños y niñas de 0 a 3 años	5.5	8.3	8.0
Con al menos un niño o niña de 4 a 12 años sin presencia de adolescentes	63.7	41.8	44.1
Con presencia de adolescentes exclusivamente	6.2	19.0	17.7
Con presencia de niños, niñas y adolescentes	24.6	30.9	30.2
TOTAL	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTS 591, en base a Encuesta de Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ENMODO 2009-2010.

Estos datos, al desagregarse por sexo, claramente muestran la manera cómo aumenta la proporción de mujeres que realizan el acompañamiento, situándose como las principales acompañantes, alcanzando un máximo de 78.4% versus un 21.6% de varones en el caso de los hogares con solo niños y niñas de 0 a 3 años, o en el caso de la presencia de adolescentes acompañan en un 60,7% mientras que los varones lo hacen en un 39,3%.

Por otro lado, es llamativo un sector que no ha demandando atención, tanto a nivel nacional como en las provincias y municipios, que refiere al transporte escolar. Las corrientemente denominadas “combis escolares” refieren a buses o colectivos que ofrecen un servicio domiciliario privado a las familias, que consiste en recoger a los NNA de sus hogares y trasladarlos –generalmente “ida y vuelta”– a los establecimientos educativos. Se trata de un servicio “puerta a puerta”, totalmente desregulado y con bajísimos niveles de fiscalización, en los que la oferta se

construye por mecanismos “de boca en boca” para su contratación y con arreglos informales con las escuelas “autorizantes”, aunque sin asumir responsabilidad alguna por dicho servicio. Los directivos de las instituciones “facilitan” el acceso al estacionamiento y las autorizaciones para el retiro de los niños y niñas, pero sin que eso determine vínculo alguno entre la escuela y el transportista. Esta situación se da tanto en los establecimientos de gestión estatal como privada y se “descarga” la responsabilidad en las familias y en el transportista.

En términos normativos, la regulación de estos servicios se hace a nivel municipal a través de ordenanzas, con las consiguientes inscripciones en registros y verificación del cumplimiento de los requisitos vinculados a las habilitaciones del vehículo, del chofer a cargo, del acompañante obligatorio para tareas de supervisión, apertura de puertas, cruce de calle de los NNA.¹² Sin embargo, no existe una práctica sistemática asociada a la publicación de listados de transportes autorizados por jurisdicciones o por distritos escolares, en la cual las familias puedan consultar la oferta.¹³

En síntesis, no se han implementado sistemas de provisión pública, con unidades de transporte de carácter público para movilizar a los NNA desde sus hogares o desde “puntos de encuentro” por jurisdicciones, sino que esta oferta de transporte escolar es solo privada (Pautassi, 2017).

4. Hacia una agenda de políticas sociales en movimiento

El análisis desarrollado para la región metropolitana, con las limitaciones metodológicas expuestas, permite identificar las desigualdades tanto en el acceso a la educación, a las jornadas escolares, al uso del transporte público, como también deja en claro la injusta organización societal del cuidado. Así, tal como diversos estudios han señalado (Rico y Segovia, 2017; Jirón, 2007), las asimetrías en el uso de las ciudades, donde las discriminaciones de género se reproducen en el territorio marcando itinerarios cotidianos atravesados por la injusta división sexual del trabajo (Rossel y Hernández, 2013) y donde la forma predominante de resolución del cuidado se encuentra estratificada por niveles de ingreso. La ausencia de políticas públicas transversales que establezcan las interrelaciones aquí identificadas deja a importantes sectores de la población total o parcialmente aislados, sea por la falta de disponibilidad de transporte público o por falta de acceso por razones tarifarias o simplemente como consecuencia de estar invisibilizado, perjudicando a miles de hogares, y dentro de ellos, a los niños, niñas y adolescentes en el ejercicio de su derecho a la educación y a ser cuidados.

Por otra parte, esta ausencia de políticas sociales integrales transfiere a las familias, y en ellas a las mujeres, las responsabilidades no sólo de cuidado, sino de garantizar el ejercicio del derecho a la educación y salud de sus hijos e hijas, aún en contextos de ausencia de medios de transporte o a desplazarse en espacios urbanos atravesados por diversas manifestaciones de violencias. Allí debe considerarse que no sólo se presentan situaciones de violencia de género sino también situaciones vinculadas al *bullying* escolar u otro tipo de abusos que pueden ser perpetrados sin que se visibilicen. Todas aquellas situaciones obvias desde las frecuencias,

recorridos, inseguridad y violencia, por más frecuentes que resulten no significa que se hayan resuelto de manera apropiada.

En el caso de la región metropolitana de Buenos Aires, y con diferencias de accesibilidad notables entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, en cada desplazamiento –individual, grupal o colectivo– analizado, se identifica la falta de coordinación entre las demandas del sistema educativo, la división sexual del trabajo, el uso asimétrico del tiempo y un sistema de movi- lidades que trascienda la oferta de transporte público y que se ubique en coordinar esfuerzos locales y nacionales que confluyan en un uso del espacio público más equitativo.

Si se continúa analizando como dos instancias diferenciadas, se perderá –entre otras cosas– el eje del debate en el cual la actividad a realizar se entrecruza con la necesidad de atender en una “secuenciación” de actividades, tareas y demandas que muchas veces son conflictivas. En otros casos las tareas de cuidado tienen una dinámica de superposición que es necesario que la política social la haga propia y defina circuitos y sistemas integrales.

El ejemplo analizado de los desplazamientos escolares, es paradigmático en muchos sentidos, en tanto se ubica en la zona de mayor concentración de Argentina, incluyendo la jurisdicción más rica como el caso de CABA, y donde no se han implementado a la fecha formas integrales de abordaje y de provisión que trasciendan las medidas puntuales. En la medida que permanezca invisibilizado el tema y por ende desatendido, será difícil revertir no sólo las inequidades existentes sino avanzar en sistemas educativos que garanticen la calidad y por ende el ejerci- cio de la autonomía, tanto de NNA como de sus madres, que hoy son quienes no sólo cuidan sino acompañan y establecen “como pueden” una ruta de movilidad y cuidado, con enorme carga de responsabilidades, sin disponer de medios y a costa de su tiempo, salud y bienestar.

De esta forma urgen diversas acciones desde los decisores públicos. Entre las medidas que se deben adoptar, es sumamente relevante diseñar fuentes de infor- mación que incorporen variables de género y cuidado, de modo de conformar he- rramientas que potencien otras fuentes de información, como las encuestas de uso del tiempo, y que se avance hacia respuestas integrales. Asimismo debe garanti- zarse la periodicidad en las fuentes de información, y que por ejemplo se estimule en las encuestas de uso del tiempo la incorporación de la movilidad. Por lo mismo, en las encuestas de violencia de género también debe incorporarse el registro en torno a las situaciones que sufren las mujeres en el espacio público.

La relación entre vulnerabilidad e inseguridad de tránsito es otro de los temas a tener en cuenta. Muchos establecimientos educativos no tienen líneas cebras o personal que asista a los alumnos en el momento de ingreso y egreso, que se acrecienta si son adolescentes, etapa en la que la asistencia va disminuyendo pero no así el riesgo. Actualmente no sólo no se identifica al peatón(a) como un actor relevante sino que no se repara en la carga de cuidado que tienen las mujeres, que a su vez, es directamente dependiente del tiempo, dinero e infraestructura de cuidado. Estas interrelaciones son parte integrante de la política social y no

pueden ser consideradas de otra dependencia funcional, en este caso de las áreas de transporte, sino que se debe trabajar de manera mancomunada. El “mercado” de los transportes escolares requiere una urgente mirada y solución a las actuales formas de prestación.

Las recomendaciones de una agenda de política social “en movimiento” expuesta, lejos están de ser exhaustivas, sino que buscan alertar sobre la necesidad de promover una dinámica de respuestas universales e integrales, tanto en materia de hábitat y de avanzar en el ejercicio de un derecho a la ciudad para todos y todas. Pero principalmente debe impulsarse una nueva concepción de la política social efectivamente “atravesada” por un enfoque de género y de derechos, de la cual por otra parte el Estado Nacional como las provincias se encuentran obligados a hacerlo por mandato constitucional. En la medida que se siga resolviendo por programas, por “beneficios” y sin articulaciones entre sí y con el territorio, poco se avanzará en mejorar la calidad de vida, educativa, promover la autonomía y garantizar vidas libres de violencias.



Referencias

1. Este artículo presenta resultados parciales alcanzados en el marco del Proyecto de Desarrollo Tecnológico y Social IP591: “Políticas públicas en contexto de marginaciones sociales. Una aproximación al análisis de las capacidades estatales y la equidad de género en la región metropolitana”, Universidad de Buenos Aires, Universidad Nacional de San Martín y Equipo Latinoamericano de Justicia y Género, con financiamiento de CONICET, Período 2015-2017. Una primera versión de resultados se encuentra en Pautassi (2017).
2. En algunas jurisdicciones la tasa puede estar levemente sobreestimada por considerar el rango de edad hasta 12 años. Los datos que se presentan a continuación fueron elaborados en el marco del estudio de Rodríguez Enríquez y Pautassi (2014: 78-87).
3. En el caso de CABA, la oferta de cuidado de primera infancia se concentra en: Jardines de gestión pública de la CABA, los Centros de Desarrollo Infantil (CeDIs) y los Centros de Primera Infancia (CPIs). De estos, hay 282 jardines de gestión pública dependientes de la Dirección de Nivel Inicial del Ministerio de Educación de la ciudad, que atienden niñas y niños de menos de 1 año hasta 3 años inclusive (Jardines Maternales, Escuelas Infantiles, Jardines de Infantes Integrales, Jardines de Infantes Nucleados, y los dependientes de Institutos de Formación Superior); 20 Centros de Desarrollo Infantil (CeDIs) dependientes de la Dirección General de Niñez y Adolescencia del Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat de la Ciudad de Buenos Aires; y 72 Centros de Primera Infancia (CPIs) dependientes de la Dirección General de Fortalecimiento de la Sociedad Civil, dependiente también el Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat de la Ciudad de Buenos Aires. Esta oferta también se construye con el doble estándar.
4. En un texto de reciente aparición se analiza “¿Quién cuida en las ciudades?” y presenta una serie de estudios de casos en ciudades de América latina en donde la violencia, inseguridades varias afectan las formas de vida de mujeres y varones (Rico y Segovia, 2017).
5. La encuesta buscó identificar los patrones de movilidad en un día hábil típico, encuestando a razón de un hogar cada 150 hogares, respetando de esta forma la representatividad muestral. La RMBA comprende a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y 42 partidos del Gran Buenos Aires, de los cuales fueron encuestados hogares de CABA y 27 partidos. El alcance comprendió a 22.710 hogares y a 70.321 personas que fueron encuestadas (ENMODO, 2015).
6. El procesamiento de la información fue realizado en el marco del Proyecto de Desarrollo Tecnológico y Social IP591: “Políticas públicas en contexto de marginaciones sociales. Una aproximación al análisis de las capacidades estatales y la equidad de género en la región metropolitana”, Universidad

de Buenos Aires, Universidad Nacional de San Martín y Equipo Latinoamericano de Justicia y Género, y los resultados preliminares publicados en Pautassi (2017).

7. El recuento no ponderado para esta caracterización es de 438.791 personas representando 8.143.829 de personas, mientras que aquellos hogares sin NNA representan a 4.842.056 personas (Pautassi, 2017).

8. Es preciso destacar que este grupo es muy pequeño muestralmente.

9. Al consultar la encuesta ENMODO sobre origen y destino del viaje, incluyendo una categoría de “acompañamiento a establecimiento escolar” y otra “estudios”, no se identifica a quién se acompaña a la escuela, solo pudiendo analizarse cuántos niños, niñas y adolescentes viven en hogares que algún miembro declara acompañar, pero no discrimina la edad de quién acompaña y quién es la persona acompañada.

10. Para acceder se deben realizar trámites directamente por el interesado o sus padres, presentando además de la solicitud, constancia de alumno o alumna regular y se tramita ante la propia empresa prestataria del servicio. Si utiliza dos buses urbanos de empresas diferentes, debe hacer dos trámites, o si utiliza subterráneo o trenes urbanos deben realizar otro trámite ante la empresa concesionaria del servicio. El boleto estudiantil es gratuito y el boleto escolar requiere presentación de una fotografía, que si la provee el interesado, el precio equivale a tres boletos mínimos, de lo contrario, el costo es de 6 boletos, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

11. Fuente: <http://www.gba.gob.ar/boleto>. Cabe señalar que el cuadro tarifario en general y las modalidades de subsidio difieren en cada provincia, con disparidades notorias en cada una de las jurisdicciones.

12. La Secretaría de Transporte de la Nación, a través de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), ofrece la posibilidad de formular consultas para los viajes de egresados (que se realizan al finalizar ciclos educativos y también por oferta privada mercantil) particularmente si la empresa se encuentra autorizada, si el chofer y el vehículo han pasado los controles correspondientes y también se ha avanzado en establecer responsabilidades para los transportes o micros de larga distancia, estableciendo que niños y niñas menores de seis años no pueden viajar solos, entre 6 y 12 años deben estar acompañados por los padres o persona autorizada y entre 13 y 17 años pueden viajar solos pero requieren contar con una autorización expresa de sus padres o representantes.

13. En la región metropolitana, las regulaciones están dadas por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley 2148, Código de tránsito y Transporte de la Ciudad y Decreto Reglamentario N° 1031/2008). En el caso de la CABA dispone de un registro en línea de conductores autorizados y de acompañantes para verificar las habilitaciones correspondientes.

Bibliografía

R. AGUIRRE y F. FERRARI (2014), “La construcción del sistema de cuidados en el Uruguay: En busca de consensos para una protección social más igualitaria”, *Serie Políticas Sociales* N° 192 (LC/L.3805), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

P. ARCIDIÁCONO y C. ZIBECCHI (2017), *La trama de las políticas sociales. Estado, saberes y territorio*, Colección Derechos Sociales y Políticas Públicas, Buenos Aires, Editorial Biblos.

ARGENTINA, SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACION (2015), Encuesta de Movilidad Domiciliaria: ENMODO. Buenos Aires, 2011. Disponible en: <http://datar.noip.me/dataset/encuesta-de-movilidad-domiciliaria-2009-2010-amba>

C. BORDERÍAS y C. CARRASCO (1994), “Las mujeres y el trabajo: aproximaciones históricas, sociológicas y económicas”, en C. BORDERÍAS, C. CARRASCO y C. ALEMANY (comp.), *Las mujeres y el trabajo. Rupturas conceptuales*, Barcelona, ICARIA-FUHEM.

L. CAPELLI (2015), “Analysing the relation between public transport provision and social exclusion in the Metropolitan Area of Buenos Aires”, United Kingdom, University of Leeds, Institute for Transport Studies, (mimeo).

S. CECCHINI, F. FILGUEIRA, R. MARTINEZ y C. ROSSEL (Ed.) (2015), *Instrumentos de Protección Social. Caminos latinoamericanos hacia la universalización*, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

- F. FILGUEIRA (2015), “Modelos de desarrollo, matriz del Estado social y herramientas de las políticas sociales latinoamericanas”, en S. CECCHINI, F. FILGUEIRA, R. MARTINEZ y C. ROSSEL (Ed.), *Instrumentos de Protección Social. Caminos latinoamericanos hacia la universalización*, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- F. FILGUEIRA (1998), “El nuevo modelo de prestaciones sociales en América Latina: residualismo y ciudadanía estratificada”, en B. ROBERTS (Ed), *Ciudadanía y política social*, San José, Costa Rica, FLACSO/SSRC.
- C. GALEOTA (2016), “Herramientas para la planificación de un transporte sustentable y su aplicación al partido de San Martín”, *Documento de Trabajo del Instituto de Transporte N° 6*, San Martín, Universidad Nacional de San Martín.
- D. HERNÁNDEZ y C. ROSSEL (2013), “Cuidado infantil, tiempo y espacio: el transporte y la frontera del acceso”, en L. PAUTASSI y C. ZIBECCHI (coords.), *Las fronteras del cuidado. Agenda, derechos e infraestructura*, Buenos Aires, Editorial Biblos.
- E. HUBER y J. STEPHENS (2012), *Democracy and the Left. Social Policy and Inequality in Latin America*, Chicago, University of Chicago Press.
- P. JIRÓN (2007), “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”, *Revista Venezolana de Estudios de La Mujer*, 12 (29), Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- S. LEVY (2011), *Universalización de la salud o de la seguridad social?*, Gaceta Médica de México, Washington, D.C., Banco Interamericano de Desarrollo, BID.
- F. MARCO y M. N. RICO (2013), “Cuidado y políticas públicas: debates y estado de situación a nivel regional”, en L. PAUTASSI y C. ZIBECCHI (coords.), *Las fronteras del cuidado. Agenda, derechos e infraestructura*, Colección Derechos Sociales y Políticas Públicas, Buenos Aires, Editorial Biblos.
- J. MARTÍNEZ FRANZONI (2008), *Domesticar la incertidumbre en América Latina: mercados laborales, política social y familias*, San José, Editorial de la UCR.
- J. MARTÍNEZ FRANZONI y K. VOOREND (2013), “Desigualdades de género en los regímenes de bienestar latinoamericanos: mercado, política social y organización familiar de los cuidados”, en L. PAUTASSI y C. ZIBECCHI (coords.), *Las fronteras del cuidado. Agenda, derechos e infraestructura*, Colección Derechos Sociales y Políticas Públicas, Buenos Aires, Editorial Biblos.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (2012), “Pisos de Protección Social”, *Recomendación 202*, Ginebra, Naciones Unidas.
- L. PAUTASSI (2017), “Movilidades invisibles: recorridos escolares en la región metropolitana de Buenos Aires”, en M. N. RICO y O. SEGOVIA (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- L. PAUTASSI (2016), “Del boom del cuidado al ejercicio de derechos”, *SUR, Revista Internacional de Derechos Humanos*, N° 24, diciembre.
- L. PAUTASSI (2007), “El cuidado como cuestión social desde un enfoque de derechos”, *Serie Mujer y Desarrollo N° 87*, octubre, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- L. PAUTASSI y C. ZIBECCHI (2009), “La provisión de cuidado y la superación de la pobreza infantil. Programas de transferencias condicionadas en Argentina y el papel de las organizaciones sociales y comunitarias”, *Serie Políticas Sociales*, N° 159, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- S. RAZAVI (2007), *The Political and Social Economy of Care in a Development Context*, Ginebra, UNRISD.
- M. N. RICO y O. SEGOVIA (Eds.) (2017), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- M. N. RICO y C. ROBLES (2016), “Políticas de cuidado en América Latina. Forjando la igualdad”, *Serie Asuntos de Género*, N° 140 (LC/L.4226) Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- C. RODRÍGUEZ ENRÍQUEZ y L. PAUTASSI (2014), “La organización social del cuidado de niños y niñas: elementos para la construcción de una agenda de cuidados en Argentina”, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Equipo Latinoamericano de Justicia y Género, ADC y CIEEP.

C. RODRÍGUEZ ENRÍQUEZ (2012), “La cuestión del cuidado: ¿El eslabón perdido del análisis económico?”, *Revista CEPAL*, N° 106, abril, (LC/G. 2518-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

P. ROZAS BALBONTIN y L. SALAZAR ARREDONDO (2015), “Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente”, *Serie Recursos Naturales e infraestructura*, N° 172, (LC/L.4047), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

A. SOJO (2011), “De la evanescencia a la mira: el cuidado como eje de políticas y de actores en América Latina”, *Serie Seminarios y Conferencias*, N° 67, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Recibido: 25/04/2017. Aceptado: 31/05/2017.

Laura Pautassi, “La vinculación entre educación, cuidado y movilidad. Una aproximación a la situación en la región metropolitana de Buenos Aires”. *Revista Temas y Debates*. ISSN 1666-0714, año 21, número 34, julio-diciembre 2017, pp. 17-40.