

X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2013.

Movilidad y acceso a derechos. El caso del barrio informal 21-24.

Gabriela Tavella y Nicolas Dino Ferme.

Cita:

Gabriela Tavella y Nicolas Dino Ferme (2013). *Movilidad y acceso a derechos. El caso del barrio informal 21-24. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/201>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Movilidad y acceso a derechos. El caso del *barrio informal 21-24*.*

1. Resumen

El propósito de la ponencia será reflexionar acerca de la problemática de la movilidad y el acceso a derechos de los residentes del *barrio informal 21-24*, de Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En función del trabajo de campo que realizamos allí durante 2012, relevamos un conjunto de elementos que nos permiten, a partir de la problematización de la noción de segregación espacial – concebida como la distancia a los equipamientos colectivos – incorporar la dimensión de la movilidad cotidiana y la oferta de transporte como elementos que contribuyen a franquear los umbrales de la oferta de servicios (educativos, culturales, sanitarios y laborales) en lo local-barrial. Poner en perspectiva esa noción estática de segregación, a la luz de la oferta de transporte, nos brinda la posibilidad de concebir una aproximación dinámica a este fenómeno como así también al rol de agencia de los residentes del *barrio 21-24* en el desenvolvimiento de estrategias para el ejercicio de sus derechos en un contexto de relegación espacial

En ese sentido, este trabajo problematizará la relación entre las estrategias, la movilidad de los residentes y la oferta de transporte y la oferta de servicios clave ligados con el derecho a la educación y la salud. Si bien los aspectos de estructuración urbana no dejan de ser deficitarios frente a sus necesidades, esta aproximación permitirá concebir los modos de apropiación del espacio urbano, entendido como parte de un ejercicio en la actualización de derechos, y, en ese sentido, de derecho a la ciudad.

2. Introducción

El siguiente trabajo se desprende de una investigación más general realizada durante 2012 y 2013 en la Villa 21-24 de Barracas, ubicada en la Comuna 4, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Esta investigación tuvo el objetivo de relevar y analizar los principales desplazamientos de los hogares en la Villa 21-24, vincularlos con la oferta de bienes y servicios en la escala local así como también tomando en consideración de la oferta de medios de transporte, a modo de relevar las estructuras de oportunidad del ámbito local barrial.

Esta ponencia, es un recorte que presenta los hallazgos relevados relacionados a cuestiones de salud y educación. Para lograr poner en perspectiva y dimensionar su significancia, este trabajo comienza con un apartado en el que se presentan someramente la inscripción de esta investigación entre los polos del derecho a la ciudad, la segregación y la movilidad. Allí revisaremos algunas líneas conceptuales que definirán el marco de este trabajo. Seguido a esto, presentamos un breve estado del arte en materia de estudios de movilidad en la región, para inscribir la problemática de la movilidad como un tema pendiente y no demasiado explorado en la literatura académica.

* Ponencia realizada por Nicolás Dino Feme CONICET/AEU/IIGG-CEPS/GPS y Gabriela Tavella CONICET-IDAES/UNSAM-CEPS/GPS. Esta ponencia es resultado de una investigación más amplia realizada por el equipo de Hábitat y Movilidad del Centro de Estudios Perspectiva Sur –Generación Política Sur. El estudio estuvo coordinado por Geraldine Oniszczuk y, además de los autores de esta ponencia, participaron de él Lucila Capelli, Luna Miguens y Jordana Timeman. Por lo tanto, los aportes que se leerán a continuación son deudores de un proceso de trabajo y discusión colectivo.

Por su parte, dedicamos todo un apartado a la presentación metodológica de la investigación general en la que esta ponencia se enmarca, para luego introducirnos de lleno con la con los hallazgos relevados. Un gran apartado es dedicado a las cuestiones relacionadas con la salud, en la que se describirá la localización de establecimientos colectivos de salud y algunas de sus características. Seguido a esto, pasaremos a presentar algunas recurrencias de nuestra investigación cualitativa en aquello que refiere a los desplazamientos y a los modos de transporte elegidos por parte de nuestros entrevistados para luego trabajar con mayor detalle las estrategias de movilidad empleadas en situaciones de emergencia.

En aquello que respecta al apartado de educación, en primer lugar se hace una caracterización del contexto educativo de la Comuna 4 para luego concentrarnos en la localización de los establecimientos educativos y su oferta en las proximidades de la Villa 21-24 a modo de presentar las estructuras de oportunidad ligadas a la escala local. Seguido a esto, se pasa a dar cuenta de los motivos de la elección de los establecimientos educativos y las formas de desplazamiento de los menores a cargo que se encuentran en los hogares de nuestros entrevistados.

Finalmente, estructuramos un apartado a considerar las estrategias de movilidad empleadas respecto a las dimensiones de salud y educación para ponerlas en perspectiva en tanto estrategias para franquear los contextos de segregación social y espacial en la que se encuentra la Villa 21-24. A su vez, presentamos algunas líneas sobre la importancia de mejorar la institucionalidad – en materia de calidad, eficiencia y eficacia - de la oferta de transporte público y la oferta de los servicios relacionados con los establecimientos de salud y educación a modo de sentar las condiciones materiales de un ejercicio de ciudadanía que implique una democratización del derecho a la ciudad, aún en contextos de sociedades estratificadas y de clase como las nuestras.

3. Derecho a la Ciudad, Segregación y Movilidad

Henri Lefebvre (1968) introducía hacia fines de los sesenta, desde un posicionamiento marxista heterodoxo, la noción del derecho a la ciudad. No obstante, la literatura académica, relacionada a los estudios urbanos, ha mostrado dificultades para operacionalizar esta noción y se lo ha asociado como un mero principio normativo. No obstante, el derecho a la ciudad no es un derecho más entre tantos, es el derecho a hacer cumplir los derechos que ya existen formalmente y a exigir nuevos derechos en un escenario de realización: la ciudad (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2013)).

Sin motivo de saldar esas discusiones, este trabajo se inscribe en esa perspectiva para concebir el derecho a la ciudad desde una perspectiva dinámica. Con esto buscamos encontrarnos con las desigualdades espacializadas en la ciudad a partir de un horizonte conceptual que nos permita tratarlas desde la movilidad cotidiana de los hogares. En ese sentido, pretendemos concentrarnos en estudiar el acceso y la actualización de derechos – relacionados con la salud, la educación, el trabajo y la cultura - desde un marco *espacializado* que tenga como eje ordenador la movilidad cotidiana. Ahora bien, si pensamos en el derecho a la ciudad, en tanto goce de las externalidades que hacen a la centralidad urbana, no podemos dejar de

problematizar los procesos de segregación. Tomar en consideración la noción de segregación en términos urbanos implica a su vez todo un desafío conceptual.

La literatura abunda pero existe una importante divergencia en la precisión conceptual lo que trae aparejado que cada definición implique un recorte particular de una dimensión del hecho socioespacial al que se busca referir¹. ¿De qué hablamos cuando hablamos de segregación en términos urbanos? Duhau (2013) presenta un itinerario que se reconoce deudor de nociones como segregación espacial, la segregación residencial y la segregación urbana. Una lectura superficial nos llevaría a considerar su rápida intercambiabilidad, sin embargo, cada una de estas refiere a una delimitación específica.

En primer lugar, la segregación espacial remite a políticas activas que involucran prácticas de exclusión de ciertos grupos a espacios específicos – Duhau se remite a pensar los casos de guetos judíos en la Europa de la preguerra o los guetos negros en EEUU. En aquello que respecta la segregación residencial, esta se refiere principalmente al concepto acuñado por Sabbatini (2001), que refiere al grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, ya sea este definido en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicas. Finalmente, retomando a Castells (2004), él da cuenta de otra aproximación al fenómeno de la segregación, ahora en términos urbanos, que refiere a la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendida esta, no sólo a modo de diferencias sino también de jerarquías sociales

Sin desentenderse de las apuestas anteriores, Duhau propone la expresión de división del espacio residencial para referirse a las formas espaciales que adopta la distribución residencial intraurbana de los distintos estratos socioeconómicos que conforman la población de una aglomeración urbana. A su vez, remarca que la lógica de las formas en que esta se estructura no responde meramente a la del mercado inmobiliario residencial, sino también responde a la de las políticas públicas, en tanto regulaciones de la producción del espacio habitacional². Sin embargo, una cuestión que estos trabajos no toman de lleno es la relación con los equipamientos colectivos. Pensar qué significa el derecho a la ciudad, contribuye a problematizar quienes y de qué manera acceden al goce de un conjunto de externalidades que hacen a la centralidad, es decir, la posibilidad de acceso a ese conjunto de servicios, no meramente urbanos, sino públicos y privados. Y aún en contextos de desigualdad social.

Si bien hemos relevado algunas cuestiones que hacen a los procesos de *segregación social* en espacios urbanos, aún no nos hemos referidos a aquellas que hacen a la *segregación espacial*. Esto último nos permite problematizar otro aspecto de los procesos de segregación, no ya sólo aquellos ligados con las distancias sociales que se territorializan en el espacio urbano sino las distancias físicas que existen frente a determinados equipamientos de consumo colectivo, que desde la

¹ Sin llegar a remontarnos a los trabajos fundacionales de Park (1999) y Burgess (2004), la sociología urbana más disciplinar aún continúa realizando esfuerzos por intentar encapsular aquello que buscamos referirnos cuando entonces la palabra segregación.

² Todas estas aproximaciones hacen a una misma problemática, la de las formas *sociales* que adquiere la distribución demográfica en las ciudades capitalistas, si se nos permite esa licencia. Sin querer sonar pesimistas, ni tampoco desmerecer los aportes que cada uno de esos autores ha realizado, aproximarnos a ciudades inclusivas bajo las lógicas sociales imperantes de construir y apropiarse de la ciudad, nunca llevarán a hacer desaparecer la relación – sin ser esta espejada – entre la estratificación social y la “estratificación urbana”.

perspectiva de acceso a derechos, resultan el quid de nuestro problema de investigación.

En esa línea, sin desconocer - pero poniendo en suspenso - los efectos sociales que hacen a la desigual distribución social de los grupos sociales y a sus interacciones³ en el espacio urbano, buscamos rescatar una distinción analítica de suma simpleza pero con una riqueza conceptual para aquello que pretendemos problematizar. Pinçon-Charlot y Rendu (1982) en su estudio sobre los efectos sociales en la generación de prácticas relacionadas al consumo de determinada oferta de equipamientos colectivo, principalmente de tipo cultural, proponen distinguir la segregación espacial de la segregación social. Segregación espacial implica entonces, en primer lugar, las distancias temporales o físicas ligadas a la repartición geográfica de los equipamientos colectivos. A su vez, preguntarnos por la segregación espacial significa dar cuenta de la forma espacial o la estructura urbana, ahora entendida como la localización de los objetos tales como las casas, las fábricas, las redes de transporte y los procesos sociales que allí se anclan, lo que no es otra cosa que preguntarnos por el sistema urbano mismo según Harvey (1977). Este autor problematiza al sistema urbano para considerar cómo este tiene efectos en la redistribución real del ingreso. En esa línea cabe problematizar no sólo la accesibilidad y proximidad de los equipamientos colectivos, sino también su calidad así como las preferencias culturales de sus usuarios.

La segregación espacial implica, entonces, tomar en consideración las distancias físicas o incluso la accesibilidad física a los equipamientos colectivos. Tomando en consideración lo anterior, parece necesario reintroducir la problemática de la segregación espacial en términos de oferta de bienes y servicios en la escala local acotada. Las relecciones realizadas por Rodríguez y Di Virgilio (2009) del esquema elaborado de Kaztman (1999; 2003) del *assets and liabilities framework* (Moser, 2006) nos permiten reconsiderar al territorio desde una noción reguladora que busque determinar, en todo caso, la segregación antes que tomarla como principio. El *acceso a las estructuras de oportunidades* ligadas a la vida en la ciudad, pueden conceptualizarse, en términos de su contribución a la construcción/ negación del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968), que no es otra cosa que el derecho universal a la "centralidad urbana". (Velazquez: 2007; en Di Virgilio y Rodríguez: 2009).

En ese sentido, pensar la segregación espacial en términos de acceso o goce de las externalidades propias de la centralidad, la oferta de servicios o equipamientos colectivos, tanto públicos y privados solo nos propone una imagen estática del sistema urbano. Se hace necesario re insertar la dimensión de la movilidad para acceder en términos *dinámicos* a cómo las estructuras de oportunidad territorializadas se traducen en habilitantes o negadoras del derecho a la ciudad. Problematizar la movilidad, significa dar cuenta del espacio intermedio entre la localización, la oferta de transporte y la ciudad, así como de las prácticas y estrategias que vencen las constricciones ligadas al territorio de los derechos específicos que hacen al derecho a la ciudad.

En esa línea, Gutiérrez (2008) señala la importancia de la movilidad territorial para la integración social (movilidad social ascendente y descendente), y la identifica como

³ Véase Auyero (2001), Sabbatini, Cacéres, & Cerda (2001), y Kaztman (2001) como representantes en la región de una literatura que problematizó los efectos negativos de vivir en barrios pobres, o Wacquant (2007) para los casos de EEUU y Francia, así como Merklen (2005) para una mirada que presenta otras formas de sociabilidad que ponen al territorio como instancia de integración y proyección a la sociedad.

“componente y posibilidad de realización” de los derechos de los ciudadanos. Al respecto, señala que la movilidad es una capacidad que habilita el derecho a la ciudad y, por su intermedio, a la inclusión social. Ella presenta una revisión de ese concepto en la que sostiene que entre la movilidad y el transporte hay unidad de estudio compartida. Es allí donde presenta una distinción analítica entre estudios ontológicos y teleológicos. Los primeros refieren a la dimensión material del territorio que se pone en juego en los desplazamientos y define metodológicamente al viaje como la unidad de estudio en tanto nexo entre un origen y un destino. Por su parte, su aprehensión teológica implica el estudio la finalidad de los desplazamientos, en términos de acceso a bienes, lugares y servicios (no necesariamente supone un lugar como una finalidad). Dentro de esta última distinción analítica, la movilidad se plantea como un concepto para analizar la realización de servicios y/o actividades, en otros términos, la realización de deseos y/o necesidades de desplazamiento (2010).

4. Estudios de Movilidad en la región

En América Latina existen diversos estudios que adoptan la perspectiva de la movilidad en función de sus implicancias en los procesos de exclusión social. Avellaneda y Lazo (2011) han estudiado los casos de la barriada Juan Pablo II, en Lima, y el sector de Castillo, en Santiago de Chile, para abordar los problemas de movilidad de los sectores populares, en el marco de grandes metrópolis. Éstas, según los autores, suponen un tipo de movilidad particular, caracterizada por los largos desplazamientos cotidianos a causa de la dispersión de las localizaciones de las diferentes actividades. Avellaneda y Lazo ponen el foco de su estudio en las posibilidades de la población vulnerable de ambas ciudades para poder acceder a la movilidad, es decir, realizar esos desplazamientos necesarios para desarrollar las diferentes actividades cotidianas. En la Argentina encontramos diversos aportes principalmente orientados al estudio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Por un lado, Gutiérrez (2009) trabaja con el concepto de “acceso” con el objetivo de identificar, medir y evaluar la relación entre las condiciones de movilidad y la atención de la salud materna. En este sentido, analiza los casos de Pilar y General Rodríguez, como casos que reflejan las condiciones de movilidad de mujeres embarazadas del periurbano de la RMBA. En este estudio, Gutiérrez aporta evidencia empírica que permite detectar el vínculo entre transporte, movilidad y acceso a la salud, a partir de un renovado enfoque intersectorial de estudio de viaje. Asimismo, Gutiérrez y Rearte (2007) analizan la intervención de la política de transporte público en los procesos de segregación y fragmentación urbana. En especial, haciendo hincapié en las consecuencias de la falta de integración y articulación de las políticas de transporte público y las intervenciones urbanísticas pueden potenciar estos procesos. Analizan dos proyectos de urbanización dentro de la Ciudad de Buenos Aires: Puerto Madero y la Villa 1-11-14. Ambos casos son ejemplos de intervención pública con el objetivo de urbanizar el territorio ante un elevado crecimiento poblacional, pero que presentan disímiles condiciones socioeconómicas y de infraestructura. Si bien en los dos casos se produjeron acciones relativas a la circulación (como la apertura de calles peatonales y vehiculares) no se han observado acciones estatales en relación al transporte público. Por lo tanto, en Madero como en la Villa existen necesidades de movilidad que no han sido atendidas por el Estado local, aunque con consecuencias bien distintas para sus pobladores. Si se considera que en el caso de las clases bajas la movilidad, entendida como una práctica social de uso de modos de transporte que

engloba tanto las necesidades de desplazamiento como las capacidades de satisfacerlas (Gutiérrez y Rearte: 2007), se apoya mayoritariamente en el acceso a los servicios colectivos, en tanto que en el caso de las clases medias y altas se apoya en el acceso a la vialidad rápida (automóvil o transporte alternativo) el hecho de la poca intervención del Estado local para ampliar la oferta de transporte público en uno y otro caso significa que quienes residen en Puerto Madero pueden resolver sus desplazamientos haciendo uso del automóvil particular o de taxis, mientras que los desplazamientos de los residentes de la villa dependen mayoritariamente de la oferta del transporte público. Los autores sostienen que la ausencia de planificación y realización de intervenciones sobre la movilidad por parte de la ciudad condiciona el alcance de las intervenciones urbanísticas destinadas a una promoción social, reforzando situaciones de desigualdad.

Por otro lado, Salerno (2012) sistematiza la oferta de transporte público en las urbanizaciones informales de la Ciudad de Buenos Aires, brindando información acerca de la conectividad de cada asentamiento a la red de transporte público. En su análisis, destaca que si bien los datos sobre la oferta de transporte público son útiles, no explican la movilidad real de los habitantes de estos barrios. Este trabajo, es un punto de partida para los estudios cualitativos en barrios informales, que busquen valorizar la movilidad general del barrio y de fomentar políticas públicas que faciliten las necesidades de movilidad reales que se detectan.

5. Metodología

La metodología empleada en la investigación general, de la cual esta ponencia es sólo un recorte, fue de tipo cualitativo. Las estrategias cualitativas permiten maximizar el discernimiento de los obstáculos a la movilidad y captar la brecha entre la oferta y la demanda real. Este enfoque, como plantean Hernández y Witter (2011), permite formular y desarrollar nueva teoría y así aportar mayor conocimiento a la discusión. En consonancia con estos postulados y como señala Gutierrez (2010), las encuestas hacen lugar a las entrevistas semi-estructuradas y en profundidad.

Para el presente estudio, se recurrió a fuentes primarias y secundarias. Respecto a las fuentes primarias se realizaron cuatro entrevistas exploratorias a referentes políticos, sociales y culturales del barrio que oficiaron de informantes claves y colaboraron a construir un primer “mapa” de carácter general del hábitat, servicios y problemáticas del barrio. Para detectar las necesidades y las percepciones de los habitantes en materia de movilidad se realizaron 18 entrevistas semi-estructuradas. Del total, 13 fueron realizadas a mujeres y 5 a hombres.⁴ Si bien la cantidad de entrevistas realizadas a vecinos del barrio no constituye un número con pretensiones de representación, creemos que las recurrencias encontradas permiten detectar problemáticas comunes a todo el barrio. Para poder cubrir las diferentes zonas en las que se encuentra dividida la 21-24 e imprimir una lectura

⁴ Este sesgo fue buscado con cierta intencionalidad. Abordamos el campo con la premisa de entrevistar a las jefas de hogar dado que ellas tienen un mayor conocimiento de los desplazamientos de todos los miembros. No obstante, este sesgo no fue difícilmente realizado dado que nuestro trabajo de campo se realizó principalmente los días de semana en horarios laborales. Esto llevó a que nos encontramos con mujeres que desempeñan principalmente las tareas domésticas que hacen al funcionamiento del hogar pero a su vez son las encargadas de gestionar los desplazamientos frente a un conjunto de equipamientos colectivos. Ellas son en la práctica quienes acompañan a los menores en edad escolar a los establecimientos educativos en los casos que correspondiere, las encargadas de realizar las compras diarias así de agendar las visitas médicas, por ejemplo.

sobre la heterogeneidad de situaciones que encontramos en el interior del barrio en términos de localización y grado de urbanización, las personas entrevistadas fueron seleccionadas por un criterio de localización. Apuntamos a relevar temas de acceso físico y económico al transporte, pero también percepciones, asociaciones, experiencias y sentimientos relacionados al viaje y al uso de diferentes modos. También las entrevistas se orientaron a indagar acerca del proceso de apropiación de las personas para lograr conocer qué viajes no tuvieron lugar –aunque debieran haberlo tenido- y que podrían haber sido realizados bajo otro esquema de movilidad (Hernández y Witter, 2011).

Respecto a las fuentes secundarias, se recurrió a estudios académicos, informes de gestión y a estadísticas públicas. Los primeros, en tanto conocimiento acumulado sobre la temática, aportaron el marco de preocupaciones y reflexiones académicas sobre la movilidad en barrios en situación de marginalidad. Mientras que los informes y las estadísticas contribuyeron brindando un marco general e histórico de las distintas problemáticas abordadas en este informe a una escala mucho más amplia que la que aquí se presenta.

Finalmente, buscamos georreferenciar la localización de los establecimientos o equipamientos colectivos, así como las paradas y recorridos del transporte público masivo, a modo de reconocer las estructuras de oportunidad asociadas al territorio. Esto permite a su vez poner en perspectiva las distancias que hacen a los desplazamientos que los hogares entrevistados realizan y, dotan de sentido las alternativas de desplazamiento electas en el despliegue de las estrategias de movilidad ligadas a franquear los límites en la actualización de derechos en la escala barrial.

6. Acceso a la salud de la población de la 21-24

a. Estructura de oportunidades ligadas al territorio

El acceso a la salud evidencia fuertemente el carácter interdependiente los derechos: la dificultad o imposibilidad de hacer efectivo cualquiera de los derechos de forma aislada respecto de los otros. En este caso se puede analizar cómo incide el acceso al trabajo formal y el derecho a la movilidad en el acceso a la salud. Quienes tienen la posibilidad de acceder a un trabajo formal encuentran menos dificultades para acceder a la atención en salud: tienen la posibilidad de atenderse en clínicas o consultorios privados que prestan servicio a la obra social, y ofrecen mejores servicios en lo relativo a la facilidad para acceder a turnos y tiempo de espera.

No obstante, debemos tomar en cuenta que el 18% de la población censada (500.062 ciudadanos) no cuenta con obra social (DEyC, 2010), prepaga ni plan estatal de salud y deben acudir a hospitales públicos.

En aquello que refiere a la caracterización del equipamiento general de la Comuna 4, en la cual se encuentra emplazada la 21-24, cuenta con variados hospitales públicos⁵. En términos relacionales, esta comuna cuenta con más presencia de hospitales que en el resto de la CABA. Los dos principales hospitales de agudos se

⁵ Bajo la órbita del Gobierno de la Ciudad se encuentran los siguientes: Hospital de Gastroenterología "B. Udaondo", Hospital de Infecciosas "F. Muñoz", Hospital de Odontología Infantil Don Benito Quinquela Martín, Hospital de Rehabilitación Respiratoria "M. Ferrer", Hospital de Salud Mental "Braulio Moyano", Hospital de Salud Mental "J. T. Borda", Hospital General de Agudos "Dr. C. Argerich", Hospital General de Agudos "J. A. Penna", Hospital Infante Juvenil "C. Tobar Garcia", Hospital Materno Infantil "R. Sarda". Mientras que el Hospital de Pediatría Juan Pedro Garahan se sustenta con aportes de nación y ciudad.

encuentran en los barrios de Parque Patricios (Penna) y La Boca (Argerich). Además de hospitales, en la Comuna encontramos centros que se orientan a la atención primaria de la salud: Centros de Salud y Acción Comunitaria (CeSAC), Centro Médico Barrial (CMB) y Centro Odontológico Infantil (COI). Dentro de la Comuna 4, Barracas es el barrio con más centros de atención primaria: tres de los cinco CeSAC de Barracas se encuentran en el radio de la 21-24).

En la 21-24 detectamos que a pesar de que una parte de la población posee obra social y tiene la posibilidad de elegir a qué centro de salud acudir, en casos de atención de rutina, las dificultades para movilizarse hacia los centros de salud es similar a la de quienes no poseen obra social, especialmente en casos de emergencias.

Los hospitales elegidos mayormente por los habitantes del barrio son el Dr. Cosme Argerich (Margall 750, La Boca, Comuna 4) y el J. A. Penna (Pedro Chutro 3380, Parque Patricios, Comuna 4). El hospital Argerich dista del Barrio más de 4,5 km, algo así como 45 cuadras (tomando como referencia uno de los accesos más importantes al barrio como es la esquina de Luna e Iriarte). El Penna, queda a un poco más de 2 km, se calcula que más de veinte cuadras. Además, el barrio cuenta con tres CeSAC (Centros de Salud y Acción Comunitaria): N° 8 en Osvaldo Cruz y Luna, N° 30 en Amancio Alcorta e Iguazú, N° 35 en Osvaldo Cruz y Zavaleta.

b. Acceso a la salud y movilidad en la 21-24

Muchos vecinos realizan sus consultas de rutina en los CeSAC y se manifiestan conformes con la atención brindada. Sin embargo, muchos otros deciden atenderse en los hospitales porque encuentran obstáculos en la atención primaria en los barrios: se les dificulta conseguir turnos (tienen que hacer largas colas desde muy temprano por la poca cantidad de turnos que dan por día) y los días y horarios de atención son reducidos⁶.

- Los CESAC en el barrio tienen una cantidad de números. Vos para pedir turno tenés que estar a las dos de la mañana, siendo que abre a las diez. Entonces, me pasó, lo hice. De encontrarme a las tres de la mañana ser el quinto ponele, porque el primero habrá salido a las diez de la noche de su casa, y se quedó sentado en frente del CESAC. Después los turnos son nueve, diez. Y te dan diez números. O sea, la gente ya, sabiendo que hay diez, se da la vuelta y se va, porque no tiene...

-Claro, se vuelve a su casa.

Y una vez que te atienden, ¿Cómo es la atención del CESAC?

- Es buena la atención.

¿Es buena?

-Sí.

(R., Zona Polo Educativo, 30 años)

Otros vecinos prefieren desplazarse hacia otros centros de salud, como el N°16 (California y Santa Magdalena, también en el barrio de Barracas) porque hay más posibilidades de conseguir turno y más especialidades médicas.

-Y ¿A dónde van cuando tienen que hacer un chequeo de rutina, por ejemplo?

- Y, nos vamos a la salita, y de ahí nos trasladan al Hospital Penna.

¿La salita dónde está?

- Yo me voy a la dieciséis, la que está en California.

¿No usás los CESAC del barrio?

- No.

-¿Por qué no?

⁶ Estos centros atienden de lunes a viernes en los siguientes horarios: el N° 8 de 8 a 14 hs, el N° 30 de 8 a 13hs y el N° 35 de 8 a 13 y de 14 a 16 hs.

- Hay muchos.

¿Porque hay mucha gente?

- Hay mucha gente, y además, cuando vos tenés que madrugar, tenés que ir temprano.

En cambio ahí en la salita dieciséis vos te vas tipo ocho y encontrás clínico, encontrás

gineco, pediatra.

(F., Zona Polo Educativo)

Las maneras más recurrentes para movilizarse hacia los centros de salud son dos: colectivo –que en la gran mayoría de los casos implica también combinar con otras formas de desplazamiento como caminatas, otro colectivo o taxi- y remis. La elección entre estas formas se debe a la urgencia del traslado, la cantidad de niños con los que la persona deba trasladarse o los recursos sociales y económicos con los que se cuente. Como se desarrollará más adelante, en los casos de emergencia se suele apelar al remis. Si bien el Hospital Penna es el más cercano a la 21 – 24, no hay colectivos que lleguen de forma directa. Los vecinos están obligados a caminar o a combinar el colectivo con una caminata. Por ejemplo, deben tomarse la Línea 70 hasta Nueva Pompeya y caminar alrededor de 10 cuadras. Para acercarse al Hospital Argerich los vecinos utilizan la Línea 46, señalada como una con una baja frecuencia que los deja a unas seis cuadras del hospital. Para quienes tienen la opción de movilizarse en remis, el costo hacia cualquiera de los dos hospitales oscila entre los \$25 y-\$40.

c. Urgencias y acceso a la movilidad.

i. Movilidad durante el embarazo y trabajo de parto.

El transcurso del embarazo y el momento previo al parto son circunstancias en las que se evidencia la fuertemente interdependencia entre el acceso a la movilidad y a la salud. Los chequeos necesarios y el traslado durante el embarazo requieren que las mujeres cuenten con medios de transportes cercanos, confortables y con buena frecuencia para resguardar su salud y la del bebé. En caso de un embarazo sano el control implica tanto prestaciones básicas como especializadas: las primeras son acciones de promoción, prevención y atención de la salud que no requieren de equipos o infraestructura especializada, mientras que las segundas requieren equipos y visitas a otros profesionales y son necesarias para prevenir, detectar y atender enfermedades que afectan la salud del embarazo. De esta manera, se estima que para acceder al control mínimo durante el embarazo, una mujer realiza 22 viajes –ida- durante la gestación, lo que significa más de 3 viajes mensuales (Gutiérrez: 2009). Los controles deben iniciarse en el primer trimestre del embarazo (para detectar tempranamente embarazos de riesgo), deben ser periódicos (cinco controles como mínimo), y completos (cubrir todos sus contenidos). Tal como señala Gutiérrez (2009) la postergación de un viaje puede provocar la realización de controles o exámenes tardíos, insuficientes o incompletos, perdiendo efectividad en el cuidado de la salud. Tal como se señaló anteriormente, existe una diferencia entre quienes pueden optar por atenderse en una clínica por la obra social o quienes indefectiblemente deben atenderse en hospitales públicos. Las entrevistadas de la 21-24 que tienen obra social eligen atenderse, tanto para los controles pre natales como para dar a luz, en clínicas privadas.

Distinta es la situación de quienes no tienen obra social y deben asistirse, indefectiblemente, en los CeSAC o en hospitales públicos. En estos casos las vecinas se atienden preferentemente en los hospitales Penna y Argerich y, en menor medida, en el hospital materno infantil Ramón Sardá. Este último encabeza la cantidad de partos realizados en la ciudad: durante 2010 se realizaron 7.456 partos en este nosocomio, mientras que los hospitales Penna y Argerich se encuentran en

el segundo y cuarto lugar en cantidad de partos realizados en el mismo año con 3.686 y 2.579 respectivamente.⁷ Sin embargo y a pesar de que algunas mujeres pueden elegir dónde atenderse, las limitaciones respecto a la movilidad para quienes tienen obra social como para quienes no la tienen es la misma.

Si los partos no son programados las mujeres tienen que resolver rápidamente la manera de desplazarse hacia el centro asistencial. En estas circunstancias quienes no cuentan con medios económicos para movilizarse en remis, quienes no pueden hacerlo por el horario –no hay remises luego de las 21 o 22 horas- o quienes no cuentan con un determinado capital social (un amigo, familiar o vecino con auto o remis) deben desplazarse en colectivo o caminar algunas cuadras hasta poder tomar un taxi debido a que estos no pasan por el barrio⁸. Como se señaló en el apartado *El funcionamiento del sistema de transporte público, según los habitantes de la villa 21-24* de este documento (pág. 6) los vecinos coinciden en que la frecuencia nocturna de los colectivos no es buena para ninguna de las dos líneas que los acercan a los hospitales: la línea 70 (utilizada para ir hasta el hospital Penna) y la 46 (utilizada para ir al Argerich). A esta situación se suma que, si se utiliza el colectivo hay que combinarlo con otros modos de desplazamiento como la caminata o un taxi hasta la puerta del hospital. Esta situación convierte al momento previo al parto en una situación de incertidumbre y angustia tanto para las mujeres como para sus parejas o acompañantes.

-No, no, seguro. En este caso se pudo contener. Porque ella me decía que estaba nerviosa, que tenía miedo, todo lo que vos me estás refiriendo. Pero ¿Qué hacemos si no tenemos los medios? Es como que es resignarte. Yo tampoco me gustaría ver a mi mujer sufriendo, pero no tengo la forma de llevarla... no sé, son como veinte cuadras.

-Sí. Y te hago una pregunta, el remis en ese momento no fue una opción ¿Por qué? ¿Por el estado de que estaba a punto de parir?

-¿Por el tema de la plata? ¿Por el horario?

- No, no. Por el horario que nos tocó en ese momento. Eran como las nueve de la noche, y ya no hay nadie.

-Ya a esa hora no hay remises para tomar.

- No, no. O sea que fue a las nueve de la noche.

-Claro.

-Estábamos perdidos.

(R., 30 años, Zona Polo Educativo – Casa del Bicentenario)

-¿Cómo lo describís? ¿Qué era lo que se te pasaba por la cabeza cuando estabas en el colectivo viajando?

- Nada, desesperación, desesperación... miedo.

-¿Tuviste alguna complicación en el parto por haber...?

- No. Pero es como que llegué y lo tuve. Fue tanta la caminata, el trayecto, tan rápidamente, que ya... es más, me tiraron en la camilla, hizo zum. Ya llegué con la cabeza afuera. Porque los dolores me venían, yo tenía que parar y sostenerme. Y sostener la cabeza, como para que no salga.

(K., 40 años, Barrio Ferroviario)

El remis, el otro medio más utilizado para desplazarse en estos casos, presenta también algunas complicaciones. La oferta de este medio de transporte creció y se extendió en la década del 90' sin distinción de clases sociales y es utilizado,

⁷Anuario estadístico de la Ciudad de Buenos Aires 2011.

⁸ Consideramos la importancia de poseer algún nivel de capital social referido a ese tipo de oferta de transporte ya que en las entrevistas que relevamos hogares de reciente migración (aproximadamente seis meses) afirmaron la imposibilidad de recursos para la movilidad fuera de los colectivos o taxis luego de las 21 horas. Esto se relaciona a la aún tenue participación en las redes sociales que se tejen dentro de la Villa por su condición de recién migrantes.

generalmente, para desplazamientos ocasionales y de distancias cortas. Kralich (2005) destaca que este medio es frecuentemente utilizado por madres con niños, embarazadas, personas mayores, convalecientes, discapacitados temporarios o definitivos (además de viajes nocturnos, traslados desde o hacia estaciones ferroviarias, terminales de transporte de larga distancia, puertos o aeropuertos, entre otros). Como sucede con el taxi, el costo es por viaje y no por pasajeros, lo que incentiva su utilización en el caso de que viaje más de un pasajero además de que ofrece la comodidad del traslado “puerta a puerta” (Kralich: 2005).

Este medio de transporte es privado y en una gran proporción de carácter informal, significó una ampliación de opciones de desplazamiento para los vecinos del barrio. Sin embargo, al no estar regulado, al ofrecerse según las necesidades del “mercado” y al ser un medio de transporte mucho más caro que los públicos, los problemas siguen existiendo y la desigualdad entre quienes cuentan con recursos económicos o no dentro del barrio se sigue reproduciendo. Además, como se señaló anteriormente, uno de los principales problemas que los vecinos señalan para un caso de emergencia es que dejan de funcionar cerca de las 21 o 22 hs. En caso de necesitar trasladarse luego de ese horario, los habitantes del barrio deben recurrir al colectivo o pedir ayuda a sus vecinos o familiares para poder movilizarse en automóvil. Quienes no cuentan con estos lazos vecinales o familiares deben desplazarse en transporte público o caminar algunas cuadras hasta conseguir un taxi.

ii. Atención médica de emergencia: las ambulancias

Ante una emergencia, los vecinos de la 21-24 encuentran muchos obstáculos para recibir la atención del Sistema de Atención Médica de Emergencias (SAME) de la Ciudad de Buenos Aires. De hecho, todas las villas de la Ciudad tienen este problema: en 2012 la Defensoría de la Ciudad de Buenos Aires presentó una denuncia⁹ al Jefe de gobierno y al responsable del SAME por cinco hechos de abandono de persona seguido de graves daños en el cuerpo o en la salud de la víctima y seguido de muerte.

Si bien la sede central del SAME se encuentra a pocas cuadras del barrio (Monasterio 480), en 2012 se registraron cinco muertes por falta de asistencia médica en la 21-24.

A raíz de las diversas denuncias, en 2011 el Gobierno de la Ciudad estableció un protocolo por el que las ambulancias a la hora de ingresar a las villas porteñas, lo harán acompañadas de la Policía Metropolitana. En los hechos, esto implica mayores demoras, porque al tiempo de espera de la ambulancia, se le suma la del patrullero.

Por otro lado, como se describió en el punto anterior, en el caso de partos, la situación queda al descubierto; las mujeres que rompen bolsa en el medio de la madrugada, tal como relató Karina, y no cuentan con un automóvil particular al alcance, tienen que rebuscársela con el transporte público, aunque esto implique caminar varias cuadras: *“Porque la ambulancia, sin la policía, no llega. Hasta que vos llamas a la ambulancia, llaman a la policía... tenés un parto en tu casa”* (Karina, 40 años, Barrio Ferroviario - Osvaldo Cruz y Luna).

9 Denuncia 1911 de 2012. Disponible en:

<http://www.defensoria.jusbaires.gov.ar/attachments/article/5027/denuncia1911.pdf>

Pero no sólo en el caso de partos, el remis es utilizado como medio de transporte alternativo en todos los casos de emergencia, ante la desconfianza y falta de servicio de ambulancias de la Ciudad dentro del Barrio.

¿Tomás remis normalmente?

- Sí, sí.

¿Para qué casos tomás remis?

- Si tengo una urgencia con los chicos, y no llegan las ambulancias.

(...)

¿Y las ambulancias no...? ¿Cómo es eso?

- Las ambulancias llámalas y esperalas. No sé. Una vez llamamos a la ambulancia, que mi hermano se descompuso, o sea, se había electrocutado, lo tiró mal, y llegó al otro día la ambulancia. Para eso que no venga ¿No?

(J., 24 años, Barrio Ferroviario - Luna y Osvaldo Cruz)

¿Alguna vez tuviste que llamar a una ambulancia?

- Sí.

¿Y vino o no, no vino directamente?

- No sé, me fui. Me fui, porque no se puede esperar tanto tiempo. Se supone que vienen desde el hospital Penna, que es desde donde nos corresponde. Y tiene que estar acá en diez, quince minutos, una ambulancia que viene así.

Claro.

- No, pasó media hora, cuarenta minutos, y no...

¿Qué era lo que te había pasado?

- Tenía... de estar embarazada de mi nena de cuatro años, y me sentía re mal, tenía punzadas, y estaba sola. Llamé a mi hermana, me fui...

-¿Cómo te fuiste?

- En remis también.

(S., 40 años, Barrio 3 Rosas)

Y, a la ambulancia acá no la podés traer, porque tardan como media hora. Una hora tardan.

Te vas a morir desangrado si te dan una puñalada. Por eso lo mejor es tapártela un poco, tomarte un remis, y que te deje en el hospital más cercano.

(J. A. M., 25 años, A. Alcorta y Luna)

La falta de prestación de este servicio esencial es interpretada de diversas maneras. En algunos casos lo advierten y lo señalan como una prioridad a ser solucionada en el barrio, y sobre todo, como la falta de garantía de un derecho humano fundamental.

Y ¿Sabés si entran las ambulancias acá en el barrio?

- No, sí... tenés que esperar un tiempo muy, muy... para mí es una locura, aparte tienen que ingresar con una patrulla, o si no, no ingresan. Y la verdad que me parece injusto, porque, más allá de todo, acá vive gente. Son seres humanos que tienen que ser asistidos, no importa el color, y no importa nada. Son seres humanos, y por lo tanto los tienen que respetar. Y acá lo que menos hacen es respetarlos.

(L. C., 41 años, Barrio Puertito - manzana veinticuatro, casa sesenta y uno, que sería Labardén y Salida Zepita).

- Y en caso de una urgencia médica...

- Y, eso ya es... no te puedo más contestar, porque emergencias acá no existe eso. Emergencia hay que hacer uno por su propia mano.

¿En qué sentido no existe?

- Y, sí, porque vos llamas a la ambulancia, no viene, llamas... tenés que llamar a la comisaría, no viene. Viene cuando a ellos se les antoja, porque es de la villa los que llaman. Porque sectorizan las cosas.

(A., San Blas)

Pero también sucede que ante la falta de prestación y credibilidad del servicio, vecinos como Marina desconocen hasta cómo solicitarlo:

- Perfecto. ¿Y en el caso de alguna emergencia qué hacés, alguna vez llamaste una ambulancia?

-Ambulancia no...

- ¿No?
 - No.
 - ¿Nunca intentaste, ni siquiera cuando... con tu hija?
 - No.
 - ¿...algún ataque?
 - No.
 - ¿Y por qué no?
 - Porque... no sé, yo no... no sé cómo tengo que hacer, o cómo puedo hacer, para llamar una ambulancia.
 - Entonces ahí... lo llamás a tu hijo o...
 - Sí, a mi hermano.
 - A tu hermano, perdón.
 - Sí.
- (M., 48 años, Tierra amarilla)

Se cree además que no sólo es un tema de seguridad, si no que la falta de urbanización de los barrios, impide a los choferes de las ambulancias, localizar las direcciones. Algunos vecinos creen que la solución sería que el Barrio tuviese su propia ambulancia, atendida por choferes y enfermeros del barrio: *“Mirá, acá dentro del barrio hay mucha gente capacitada para realizar esas tareas. Como chofer de ambulancia, enfermero. Yo creo que esa es la solución. Primero, que puedan acceder a que se logre obtener una ambulancia que sea del barrio las veinticuatro horas, y después, con gente que sea del barrio”* (Rubén, 30 años, Galpones DGI – Polo Educativo (manzana 18, cerca de Iriarte).

7. Estructuras de oportunidades relacionadas a la educación en la Villa 21-24 de Barracas

d. Caracterización general de la oferta educativa en la comuna 4

Partiendo de una lectura desagregada de los establecimientos educativos y las matriculas por comuna, para a la Comuna 4 (La Boca, Barraca, Parque Patricios y Nueva Pompeya), se puede afirmar que la oferta educativa en términos de unidades educativas y matriculas escolares supera la media de la CABA¹⁰. Sin embargo, a pesar de este dato, se constatan casos de faltas de vacantes.

Siguiendo los informes de ACIJ (2010 a, 2010 b), vemos que los Distritos Escolares en los que participa la Comuna 4, es decir, parte de los Distritos 19, 6, 4 y de forma integral el 5, para el año 2010, en el Nivel Inicial se contabilizaron la falta de 2024 vacantes. Cabe remarcar que esos Distritos Escolares, junto al 21 y al 3 integran los Distritos Escolares “pobres” según sus niveles de NBI, solapándose en gran medida con las delimitaciones de la Comuna 4 y la Comuna 8 de la zona sur de la ciudad.

La falta de vacantes en esos Distritos llevó a que alrededor de 155 niños fueran reubicados en otros distritos lejos de su hogar (ACIJ, 2010). Esta situación se replica en el Nivel Primario, en la que para el año 2009, 161 niños tuvieron que matricularse en Distritos Escolares que no correspondían a la proximidad de su

¹⁰ Partiendo de una comparación de la participación de la Comuna 4 en el Total de la Ciudad, encontramos alrededor del 8% de los establecimientos educativos de Nivel Inicial sobre el total de la CABA. Respecto al distribución del número de matriculas encontramos una situación similar con el 8% del total de las matriculas de la CABA. En aquello que refiere al Nivel Primario, en la Comuna 4 se encuentran el 8% del total de los establecimientos educativos de ese nivel, representando casi el 10% del total de las matriculas. Para el caso de la Educación Media, 9% representa la participación de esos establecimientos educativos en la Comuna respecto del, implicando casi el 7% de las matriculas totales.

domicilio¹¹. A su vez, esto lleva restringir a al menos a uno de los tutores, generalmente la madre o la abuela, en su cuidado, menoscabando ciertos márgenes de independencia y restringiendo la posibilidad de participar en el mercado laboral y hacer otro aporte al hogar.

Tomando en consideración la calidad de de los docentes que imparten currícula, se ha encontrado una fuerte correlación entre el puntaje promedio determinado por la Junta de Clasificación y Disciplina Docente del Ministerio de Educación del GCBA y el nivel del NBI de los Distritos Escolares. Esto trae aparejado que los docentes con los puntajes más débiles se encuentren en los establecimientos educativos de los Distritos Escolares de la zona sur frente a los de la zona norte. Esta situación permite afirmar que las políticas públicas actuales contribuyen sin duda a reproducir y profundizar la desigualdad (ACIJ, 2013).

Al evaluar el tipo de oferta educativa en cada zona el trato diferencial también se repite. En tanto que para el total de la Ciudad el 44% de los alumnos de escuela primaria cursan sus estudios en escuelas de jornada completa, la proporción decae en los distritos pobres a un 33% (ACIJ, 2010). En un mismo orden de cosas, - sin determinar una correspondencia - encontramos en el Nivel Primario 3,7% de repetidores sobre el total de matriculados de esa jurisdicción. Cabe remarcar que esto se encuentra dos puntos por arriba del total de la CABA. Esto a su vez tiene mayor incidencia en los establecimientos públicos (4,8%) frente a los privados (0,8%) . Para el Nivel Medio, si bien los datos totales son inferiores al total ciudad, el hiato es superior en los establecimientos públicos (21% frente 15,4% del total ciudad).

Tomando en términos generales la zona sur, las discrepancias entre la oferta educativa y las necesidades de vacantes han llevado a esgrimir una situación de discriminación educativa en la CABA entre la zona norte y la zona sur (ACIJ, 2010). A su vez, la falta de un planeamiento estratégico sobre el proceso de asignación de vacantes y la reubicación de los escolares produce circunstancias en que el grupo familiar se disgregue en distintas instituciones educativas, atravesando distintos barrios y comunas. Implica también situaciones en que la dispersión lleve a que los tutores no puedan acompañarlos en los trayectos a los establecimientos educativos, lo que trae aparejado que se encuentren más vulnerables a hechos de violencia y accidentes. Implica a su vez que se atente contra la plena integración y socialización de los niños frente a sus pares escolares por fuera del horario escolar debido a las largas distancias y la complejidad de los traslados.

e. Oferta educativa en las proximidades a la Villa 21-24

A continuación haremos foco en los establecimientos educativos de los niveles Inicial, Primario y Medio que se encuentran dentro del perímetro de la Villa 21-24 y en sus proximidades. A su vez presentaremos algunas de sus características. Esto nos permitirá evaluar las estructuras de oportunidad que existen ligadas a la escala local-barrial en términos educativos.

Respecto de la Educación Inicial, dentro de aquellos que se distribuyen en un radio de 2 km, encontramos cinco establecimientos que se encuentran al interior de la Villa 21-24 y otros 5 que se encuentran en sus proximidades. Es importante tomar en consideración las estructuras de oportunidades asociadas a la oferta educativa de nivel inicial, ya que existen ciertos datos estadísticos que reafirman la existencia

¹¹ Para una lectura más extensa de estos datos véase (ACIJ, 2010). Lamentablemente, no hemos podido relevar datos oficiales ni de asociaciones de la sociedad civil que puedan homologar los datos que allí presentamos para la Educación de Nivel Medio.

de antecedentes en términos de indicadores negativos en la asistencia escolar de niños de 5 años provenientes de villas – veáse ACIJ (2010) .

Entre las primeras, de gestión pública, encontramos a la Escuela Infantil N° 07 D.E. 05 "Padre Daniel de la Sierra", ubicada en la calle Alvarado al 3295. Este establecimiento cuenta salas de tipo Inicial de 2 a 5 años. Sobre Iriarte al 3880, encontramos al Jardín de Infantes Integral N° 10 que posee salas de 3 a 5 años y donde, a su vez, funciona un centro infantil de 3 a 5 años que ofrece actividades de orientación artística expresiva los sábados. Sobre Lavarden, se encuentra la Escuela Infantil N° 12 que ofrece salas de 1 a 5 años. A su vez, sobre Osvaldo Cruz 3870, se encuentra el Inst. Parroquial Ntra. Sra. de los Milagros de Caacupé que brinda oferta para el nivel inicial.

En las proximidades a la Villa 21-24, entre las instituciones de gestión estatal encontramos para el nivel inicial, Jardín de Infantes Común N° 04 sobre Trafal 3847 y al Jardín de Infantes Común N° 03 sobre Luzuriaga 1571, brindando ambos salas de 3 a 4 años y hasta preescolar en el segundo caso. Entre los institutos de gestión privada, de tipo confesional, Inst. San Vicente de Paul sobre Alberto Einstein 599, Ntra. Sra. de la Divina Providencia sobre Cachi 724 Salas (inicial), el Inst. Sagrado Corazón sobre Avda. Vélez Sarsfield 1351, ofrecen salas de 3 a 5 años.

Esta descripción nos permite vislumbrar cierta oferta educativa en términos locales para niños de 1 a 5 años. Sin embargo, al no tener datos sobre la demanda educativa de la zona, es imposible determinar que la oferta sea suficiente. Es interesante tomar en consideración la existencia de este tipo de oferta, ya que la Ciudad de Buenos Aires no tiene una normativa que prescriba de forma particular la oferta educativa de nivel inicial (Ministerio Público Tutelar, 2011).

Respecto de la Educación Primaria, encontramos una oferta más variada que en aquella que refería a la Educación Inicial.

Entre los establecimientos educativos de tipo común que se encuentran dentro de la Villa 21-24, encontramos la Escuela de Jornada Simple N° 12 (con dos jornadas simples) sobre Montesquieu entre Iriarte y Lavarden. Sobre Osvaldo Cruz, al 3470, funciona el establecimiento privado, de tipo confesional, Inst. Parroquial Ntra. Sra. de los Milagros de Caacupé¹².

En las proximidades, ya en el barrio de Nueva Pompeya, encontramos a la Escuela de Jornada Simple N° 17 "Pedro Melitón Ledesma", sobre Trafal 3835, con dos jornadas simples, así como al Escuela de Jornada Completa N° 23 "Lorenzo Anadón", sobre Trafal 3847, Escuela de Jornada Simple N° 24 "Contraalmirante Martín Guerrico", sobre la calle Lynch 3536 (dos jornadas simples).

Entre los establecimientos de gestión estatal, se encuentran en las proximidades de la 21-24, Escuela de Jornada Simple N° 09 "José Pedro Varela" sobre la calle Luzuriaga 1571 y Escuela de Jornada Simple N° 11 "República de Haití" sobre la calle Lafayette 1879, ambos de con dos jornadas simples.

A su vez, entre los colegios privados de tipo confesional, encontramos al instituto Ntra. Sra. de la Divina Providencia dirección, el Inst. San Vicente de Paul, sobre la calle Alberto Einstein 599 y el Inst. Sagrado Corazón (dos jornadas simples), sobre la Avda. Vélez Sársfield 1351.

¹² Los otros establecimientos que se encuentran ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. que no son mencionados aquí corresponde a establecimientos educativos para adultos o centros de alfabetización y trabajo. Dado que se trata de establecimientos que se encuentran por fuera de aquellos de enseñanza común, no los trabajaremos en detalle.

Frente a la educación media, encontramos otro escenario. Nuestro relevamiento esgrime que su oferta educativa se encuentra un poco más restringida, pero fundamentalmente más dispersa. Dentro del perímetro de la 21-24 encontramos sólo dos establecimientos educativos de nivel Medio. En primer lugar, encontramos el establecimiento de gestión estatal Escuela Media Nº 6 de dos turnos y al de gestión privada, confesional, Inst. Parroquial Ntra. Sra. de los Milagros de Caacupé. A su vez, sobre la zona urbanizada del NHT Zavaleta, encontramos la Escuela de Jornada Completa Nº 10 "Dean Diego Estanislado de Zavaleta".

Entre los establecimientos educativos de nivel medio próximos (dentro de un radio de 2 km) encontramos sólo tres escuelas más. En Nueva Pompeya se encuentra, el establecimiento educativo de gestión privada, de tipo confesional, Inst. San Vicente de Paul que ofrece una orientación comercial. Por el lado de Barracas, el establecimiento educativo de gestión privada, de tipo confesional, Inst. Sagrado Corazón, sobre la Avda. Vélez Sársfield 1351, con orientación Bachiller y Mercantil. Finalmente, el único establecimiento educativo de gestión estatal, es la Escuela de Nº 11 "República de Haití" sobre la calle Lafayette 1879, donde funciona un bachillerato popular para adultos.

En perspectiva, podemos dar cuenta de la existencia de cierta oferta de cobertura para los niveles iniciales, cobertura que es superior para los establecimientos primarios. Para el caso de los establecimientos secundarios, encontramos que la oferta se restringe drásticamente a dos establecimientos comunes dentro del perímetro de la 21-24 y a otro sobre Nueva Pompeya. En ese sentido, se puede establecer que la oferta educativa para nivel medio tiene una cobertura mucho menor. Es necesario remarcar, que la Escuela Nº 6 surge de la petición de los residentes de la 21-24 por nuevos establecimientos educativos en el área, cuestión que permite la cronicidad de falta de vacantes que hay en la zona.

El hecho de que no existe el mismo una misma oferta para niveles medios trae la necesidad de efectuar desplazamientos por fuera de las proximidades. Sin embargo, a pesar que las distancias son menores para los otros niveles educativos, la mediación de algún tipo de oferta de transporte se hace una cuestión recurrente como veremos a continuación. Esto nos llevará a tomar en consideración el papel que tiene la oferta de transporte en el despliegue de las estrategias educativas que los hogares despliegan en el marco de las estructuras de oportunidades ligadas al territorio en términos de establecimientos educativos.

f. Estrategias de movilidad y educación en contextos de desigualdad educativa

Considerando este panorama respecto de la oferta educativa, a través de las entrevistas realizadas intentamos identificar cómo son las estrategias que las familias despliegan para superar esos contextos de segregación relativa e insuficiencia en la prestación de servicios públicos. En este plano, comenzamos a observar el papel clave que juega la movilidad como parte de una estrategia que desborda el plano local barrial del acceso a la educación, cobrando vital importancia la oferta de transporte, tanto público como privado. Ambos servicios juegan un papel particular en las diferentes economías domésticas de esas familias.

Asimismo, aun si no ahondaremos sobre esta cuestión, vale mencionar que se introduce en esta discusión sobre la relación entre movilidad y acceso a la educación otro debate vinculado con la gestión de servicios públicos, su localización y sus efectos en la reproducción de la desigualdad social. Desde la perspectiva de Kaztman (2001), las situaciones de segregación residencial y de segmentación

educativa estrechan los ámbitos de sociabilidad informal con personas de otros ámbitos, lo que conduciría a su progresivo aislamiento. A su vez, el abandono de las clases medias de determinados servicios públicos como la educación trae aparejado un proceso que, en una invisibilizada práctica discriminatoria por parte de la gestión estatal, atenúa el mantenimiento de la calidad educativa. Implica a su vez una reducción de oportunidades para acumular capital social individual, capital social colectivo y capital cívico. A través de las entrevistas realizadas, observamos cómo esta discusión existe (seguramente antes que en las teorías académicas), en los razonamientos de los/as jefes/as de hogar de los barrios más precarios. En este sentido, varias entrevistadas indicaron su voluntad de enviar a sus hijos/as a establecimientos educativos que no se encuentren en la Villa 21-24.

-¿Por qué no te gustaría mandarlos a una escuela dentro de la villa?

- Porque se arma un re gueto, y no le da la oportunidad de expandir su cabeza, y... o sea, los encierran acá, y tienen la secundaria, el terciario, y lo que sea, y es como que no les permiten salir (J., 24 años, Barrio Ferroviario, asistente de enfermería, desempleada).

-¿En dónde estudiaban ellos?, para darme una idea más o menos de...

- No, fuera, siempre se estudió fuera. Los cuatro estudiaron en La Boca, en lo que es la escuela Juan María Gutiérrez.

-Y ¿Por qué en La Boca?

- Porque me gustaba... Y aparte era jornada completa. Y a mí me servía por el hecho de que yo sabía que estaban en un lugar seguro, y yo podía trabajar tranquila. (L. C., 41 años, Barrio El Puertito).

Sin embargo, la elección de los establecimientos educativos en muchas circunstancias está marcada por constricciones de tipo institucional. Los límites de los radios escolares, las direcciones de las viviendas pueden constituir situaciones que son necesarias franquear para lograr una vacante escolar. En ese sentido, aparece un conjunto de estrategias que las familias despliegan, como la inscripción a escuelas donde ya tienen familiares matriculados, la búsqueda de cupos en los ciclos iniciales para guardar la continuidad con los primarios o la utilización de direcciones falsas.

-¿Cómo hiciste para inscribir a tus hijos en la escuela?

- Bueno, yo en esa época vivía en Río Cuarto, entonces, como estaba a cuatro cuadras del colegio me fue re fácil. Ahora, hay personas que viven dentro de la villa y van ahí, pero con direcciones diferentes. O sea, tienen direcciones truchas, o de un familiar o de un conocido, si no, no te permiten. (J., 24 años, Barrio Ferroviario, asistente de enfermería, desempleada).

- Y contame ¿por qué eligieron ese colegio?

- Acá, en la escuela 8. Y es de acá también, porque si no, no te agarran también, te piden el lugar, todas esas cosas.

- Pero lo elegiste porque te queda cerca...

-Y me queda cerca y... ahí nos agarró.

¿Tuviste mucho problema para conseguirle matrícula?

- No, no, porque ella entraba acá en el jardín y ahí creo que le mandaron también el... papel, todas esas cosas, y nos agarró ahí, además agarró su primo ahí y por medio de eso conseguimos también.

- ¿Muy difícil para conseguirle un lugar?

Y sí, si tenés un pariente que entra así, sí, más fácil, o si no están... en sala de espera, todas esas cosas, y ahora ya... (J., 41 años, Barrio Tierra Amarilla).

¿Y la elección de ese lugar tuvo algo que ver porque está cerca?

- No, porque medianamente tengo cerca, pero me gusta... el tema de educación ahí, la verdad que hace dos años que va él ahí. Y la verdad, muy bien, no me puedo quejar. Lo que sí, bueno, ya el año que viene, ya lo cambio de jardín por el tema de que ya va a sala de cuatro. Ya va al jardín, después ya pasa a preescolar, entonces de repente ya lo anoté en un

lugar, que, bueno, ya siga la primaria. Porque después es más complicado, si lo sigo mandando acá, y espero meterlo en un colegio en primer grado, es bastante complicado. (S., 33 años, Barrio Tierra Amarilla)

No obstante, algunas entrevistas han dado lugar a testimonios de discriminación en algunos establecimientos escolares próximos fuera de la Villa 21-24. Los testimonios coinciden en señalar una discriminación institucional de las autoridades de la Escuela de Jornada Simple N° 09 "José Pedro Varela", el cual se encuentra a 300 m de la Villa 21-24.

"Decían que si yo no pertenecía al radio de veinte cuadras mi hijo no podía ingresar. Y me pareció una locura, porque yo sí estaba dentro de las veinte cuadras, era un hecho más bien de distribución lo que hacían con los chicos del barrio (...) Hay muchas madres que se oponían a que sus hijos se mezclaran con los chicos del barrio [por la Villa 21-24]. Era más bien ese tema. Entonces, como en ese entonces todavía no trabajaba en el Instituto, mucho no sabía, decidí sacarlos [de la lista de espera] directamente y buscar otro colegio" (L. C., 41 años, Barrio El Puertito).

"¿Los discriminan porque viven en el barrio?"

- Claro, porque son villeros. Vivir a cuatro cuadras, Río Cuarto, es como que estoy ahí no más, y no pasaba nada. Entonces de una. Pero hay gente de barrio que no podría ir al colegio. No, no con la dirección de acá. Ahora, en el instituto en el que anoté a mi hija, porque vivía a cuatro cuadras, me dejaron entrarla, si no, no. Ni a la nueve te la dejan entrar." (J., 24 años, Barrio Ferroviario).

Otras familias no han podido inscribir a los niños y niñas a cargo en los establecimientos escolares predilectos por falta de vacantes. Estas situaciones implican que concurren a establecimientos educativos distintos y lleven cabo desplazamientos que superan el ámbito local barrial.

"¿Va a Constitución tu hijo?"

- Sí. Sí, porque no hay vacantes acá. No tenemos vacantes para los chicos.

- Me dijiste que uno lo mandás a Pompeya y el otro a Constitución.

- Y otro a Constitución, y otro acá en la Escuela 12, Pompeya." (A.H., 32 años, Barrio San Blas)

A su vez, la cuestión de los desplazamientos tiene mucha influencia en la decisión que hace a la elección de los establecimientos educativos. En primer lugar, aparecen cuestiones ligadas a la seguridad de los desplazamientos.

"¿Sabés si hay transportes escolares acá en el barrio?"

Sí hay.

Y ¿Cómo funcionan?"

- Y, son mensualmente... se cobra mensualmente, la tarifa no te la podría decir, porque no la sé. Cuando mis hijos iban al colegio, que se iban en remis, por una cuestión de cuidado, porque, como yo no los podía llevar, y me daba mucho miedo que viajen en el colectivo... y hay una ley que dice que los nenes menores, o nenes menores de ocho años no pueden viajar solos, mis hijos para mí son todo, entonces prefería pagar un remis." (L. C., 41 años, Barrio El Puertito).

"¿Qué se tendría que tomar? ¿Hay algún colectivo que lo lleve?"

- Y, el 70... Pero, como te digo, por las cosas que pasan, ni ahí. Mi marido me dice "No, prefiero no comer y mandarle en transporte, porque un peligro total es". Yo desde que vi al chico ese que le arrastraron, que le agarró la zapatillas, "Nunca más", dije." (F., 42 años Barrio Tres Rosas).

Aun si los servicios de remis y de transporte escolar privado suponen una inversión importante en relación con la economía familiar, estos servicios no logran cumplir con las expectativas y presentan dificultades.

"-¿Y cómo funciona el tema de los remises?"

Sí, lo llevo yo, a veces la mando con parientes, ¿Viste? Y a veces pagás el remis y no viene tampoco. Y todo es complicado acá.

Pero ¿Tenés, así, una remisería de confianza?

- Sí, sí, tenemos, eso sí, todos vecinos. Las remiserías son vecinos del barrio.”(A. H., 32 años, Barrio San Blas)

Sin embargo, no todos están en capacidad de afrontar esos gastos. De la mano de la movilización de estrategias para franquear las limitaciones institucionales de lo que se comprende un escenario de desigualdad educativa o aislamiento social, los cálculos económicos también juegan un papel fundamental en la elección del establecimiento y de la programación de los viajes.

“Para mí sería caro, porque son cuatro chicos que van a los colegios, y es un presupuesto. ¿Qué comen después?” (J., 25 años, Galpones AFIP)

Asimismo, quienes no logran afrontar los gastos de servicios privados especializados para llevar a los chicos/as a las escuelas, despliegan un conjunto de acciones para supervisar los recorridos.

“ Si no utiliza transporte o remises, ¿lo acompañaba algún adulto hasta la escuela?

- Lo llevaba hasta la puerta del colegio. Y después, ya, cuando empezó a crecer un poco, empezó a... le enseñé el recorrido que tenía que hacer. Íbamos con el 20, bajaba, lo llevaba hasta Avenida Patricios, de ahí nos tomábamos el 39, y él se bajaba en la puerta del colegio y yo seguía hasta mi trabajo.”(T., 63 años, barrio Tres Rosas).

“Y contame, llevas a tu hija, la ponés en la parada...

- Sí, tengo que llevar y traer, pero como no estoy trabajando fijo, viste...

- ¿Vas caminando, tomás colectivo?

- Sí, cuando voy con mi nena sí me voy en colectivo, y después... cuando la voy a buscar de vuelta... porque la tenés que llevar y traer.” (J., 41 años, Barrio Tierra Amarilla),

“Va siempre acompañada de alguien.

-De otra nena. Y después... se van encontrando en el camino, porque van saliendo todas. Entonces ahí se van en grupo.

¿Es cerca? ¿Cuántas cuadras son más o menos?

- Y, ocho cuadras serán.”

Finalmente, estos contextos urbanos tienen un tenor particular que, como ya hemos visto, condicionan los desplazamientos y repercuten en la asistencia escolar de forma directa.

“Bueno, a tu hijo más chico sí lo acompañas vos.

- Sí.

-¿A qué hora lo llevás?

- Once y media, o sea, entra doce menos cuarto y sale a las seis menos veinte.

¿Cuánto tardan más o menos caminando?

- Diez minutos.

-¿Y los días que llueve?

- No. No va. (J., 24 años, Barrio Ferroviario).

A partir de las entrevistas que realizamos vemos que en materia de acceso a la educación también se despliegan un conjunto de estrategias relacionadas con la movilidad en las que se evalúan las condiciones que les ofrece la localización de la Villa 21-24, la institucionalidad de los servicios, la frecuencia y constancia de los transportes tanto públicos y privados, y los ingresos disponibles. En efecto, la elección de los establecimientos educativos presenta ciertos márgenes de agencia, es decir, de elección individual. En ese sentido, vemos que a menores recursos disponibles las familias tienen menos márgenes de acción en la decisión que hace a la elección de los establecimientos escolares. Si bien son ciertas las constricciones económicas, y hemos podido dar cuenta de la preferencia por establecimientos que impliquen un desplazamiento más allá de la Villa 21-24, encontramos otro conjunto de estrategias que hacen a la búsqueda de franquear lo que se percibe como

instancias de aislamiento social en la socialización de los niños y niñas en edad escolar.

En esas decisiones, aparece mediando también las estrategias de movilidad a desplegar en cada caso, que a su vez dependen de las capacidades económicas de los distintos hogares, que hacen a los remises, los transportes escolares, los colectivos o a pie. Sin embargo, todas estas estrategias tienen costos, ya sean monetarios o temporales, que las familias deben esgrimir en su cálculo. Y a su vez implica tomar en consideración la frágil institucionalidad de los servicios ligados a la oferta de transporte. Esto refiere a colectivos que no cumplen con la frecuencia y no cumplen con las paradas así como servicios particulares como los remises que no siempre cumplen con lo pactado.

“¿Eso es acá cerquita o es...?”

- No, afuera del barrio es. Digamos, quince, veinte cuadras de acá. Va en transporte por el tema de que uno no consigue el colectivo.

¿Pagan un transporte?

- Sí. Doscientos pesos.

Y tu hijo, que va en el micro escolar, ¿Va solo o va acompañado de alguien?

- No, solo. Yo voy, le acompaño, toma el transporte y se van.

Y ¿Dónde lo toma el transporte?

- Ahí en Luna e Iriarte.”(F., Zona Polo educativo)

“- Y en líneas generales, ¿Qué opinión tenés de estos colectivos que tomás?

El 37 sí es una buena línea, porque ha hecho esa cosa, esa actividad, que realmente acá siempre nunca va a dejar de tener gente. Siempre hay gente, que sale y lo toma. El 20, después de las ocho, del horario de los chicos, lo podés conseguir vacío, sí. Te para y te sube. Pero antes de las ocho hasta los colectiveros se pasan de listos, porque se van, porque prefieren agarrar gente que chicos. Después, el 45 es un buen colectivo que te lleva al centro, pero yo no lo tomo, porque no voy para ese lado. Hay colectivos que te llevan a Constitución, todo eso.” (A., Zona San Blas)

Ante todos estos relatos en los que se identifican dificultades para garantizar la llegada de los alumnos a las escuelas y el enorme esfuerzo que supone la contratación de servicios privados en las economías familiares, se destaca la ausencia de servicios públicos especializados para el traslado de los alumnos a las escuelas.

“¿Cuáles creés que son las principales cosas que necesita el barrio en materia de transporte?, si te diesen a elegir digamos, ¿Qué dirías?

- Yo creo que transporte escolar para los chicos, gratis. Es re complicado. Hay muchas mamás que laburan, y les cuesta. Hay muchos chicos que van solos a la escuela, y son chiquitos. Si bien tienen hermanos, y así, pero...” (J., 24 años, Barrio Ferroviario)

“¿Y vecinos que se hayan organizado para pedir algún cambio en el sistema de transporte, o alguna línea de colectivo en particular?

- La verdad que siempre escuché que iban a hacer reuniones para eso, pero, hasta ahora, nunca.

Y ¿Para qué iban a hacer esas reuniones?

- Y, era para pedir colectivos para los chicos que estudian por ejemplo. Para seguridad más de los chicos, digamos, para que puedan llegar a horario. Para que puedan llegar a horario al colegio. Pero me parece que nunca hubo reuniones.

¿Iráis vos a esas reuniones?

- Obvio, sí.” (F., Zona Polo educativo)

Los transportes escolares son servicios sociales fundamentales para las familias, dado que aseguran la asistencia a la escuela en condiciones confiables y seguras. Tan acuciante es esta situación para las familias que fue el único punto de las entrevistas en el que se manifestó la importancia de organizarse y reclamar por servicios públicos que garanticen el traslado a las escuelas.

8. Consideraciones finales: *estrategias de movilidad, estrategias para franquear la segregación urbana. Ejercicio de ciudadanía y derecho a la ciudad.*

El objetivo de este trabajo ha sido realizar un aporte a la reflexión de la inclusión a la ciudad en clave de derechos en contextos de segregación social y segregación urbana. El caso de la Villa 21-24 en este sentido, es paradigmático. Emplazada en la zona sur de la ciudad, pero muy cerca del centro porteño -en comparación con las otras villas del sur- no está exenta de sufrir los mismos problemas que poseen otros barrios de las mismas características: no sólo en cuanto a infraestructura (la no existencia de cloacas es señalada como el principal problema de infraestructura del barrio), sino también respecto a la calidad del servicio del transporte y la distancia a los equipamientos colectivos.

A partir de las entrevistas realizadas observamos que el vínculo existente entre la movilidad y la posibilidad de acceder a la salud y a la educación, es el que más preocupa y condiciona a los vecinos de la Villa 21-24. Del análisis de las entrevistas se desprenden un conjunto de estrategias desplegadas por los vecinos relacionadas con la movilidad en las que se barajan las estructuras de oportunidad que les ofrece la localización de la Villa 21-24, la institucionalidad los servicios – entendida esta como calidad, eficiencia y eficacia en la prestación- de los transportes tanto públicos y privados, la oferta de los servicios específicos relacionados a los establecimientos relacionados con la salud y la educación así como los ingresos disponibles que hacen la capacidad ó constricción de las economías domésticas en el despliegue de estrategias de salud, educación y, entre ellas, estrategias de movilidad.

En cuanto al acceso a la educación, existe una importante preocupación respecto de la escolarización de los menores a cargo por parte de las jefas de hogar. Esto puede vislumbrarse respecto de la elección de los establecimientos educativos que presenta ciertos márgenes de agencia. En ese sentido, vemos que a menores recursos disponibles las familias tienen menos márgenes de acción en la decisión que hace a la elección de los establecimientos escolares. Si bien son ciertas las constricciones económicas, y hemos podido dar cuenta de la preferencia por establecimientos que impliquen un desplazamiento dentro de la Villa 21-24, principalmente en el ciclo Inicial, encontramos otro conjunto de estrategias que hacen a la búsqueda de franquear lo que se percibe como instancias de aislamiento social en la socialización de los menores en edad escolar a cargo.

Por su parte, independientemente del reciente despliegue de Prefectura en la zona - que ha repercutido en mejorar la percepción de seguridad general, de la mano del “Plan de Seguridad Cinturón Sur” - el escenario general no deja de repercutir a la hora de concebir los desplazamientos de los escolares. En ese sentido, vemos que aún que aún con capacidades económicas distintas, las unidades domésticas prefieren desplegar estrategias en la que los escolares vayan acompañados por adultos responsables, independientemente de las distancias que deban desplazarse. Esto se traduce, en los casos que las economías puedan afrontarlo, la elección de establecimientos escolares fuera de las inmediaciones de la Villa 21-24 y la utilización de medios privados para el desplazamiento, en referencia a remises y transportes escolares para los menores a cargo en edad escolar que se encuentran en instancias de Educación Inicial y Primaria. No obstante, en casos de mayor constricción, se hace presente la aspiración a reproducir las estrategias de aquellos mejor posicionados, pero las constricciones económicas llevan a que se elijan establecimientos próximos.

En lo que respecta al acceso a la salud, como se mencionó anteriormente existe una diferencia en la elección de los establecimientos de acuerdo a si la persona o familia cuenta o no con servicios prestados por obras sociales especialmente en lo referido a la atención de rutina. Sin embargo, cuando se presentan casos de emergencia o de movilidad reducida (como durante el embarazo), las dificultades de desplazamiento son similares. Aún cuando los hospitales se encuentran a poca distancia del barrio, el problema que presentan las cuestiones de seguridad (sobre todo en horario nocturno) y la poca frecuencia de los colectivos que los acercan a los hospitales más utilizados (el Penna y el Argerich), los vecinos necesitan desarrollar estrategias que les permitan desplazarse lo más rápido y seguro posible hacia los centros de salud. Es así como en caso de urgencia se despliegan, principalmente, dos estrategias. La primera es recurrir a lazos familiares o vecinales, solicitándole a algún allegado que posea automóvil que los acerque hasta el centro asistencial, la segunda consiste combinar dos modos distintos: colectivo y taxi, o colectivo y caminata, siempre en compañía de una o más personas. Para quienes no cuentan ni con conocidos con automóvil ni con dinero suficiente para taxi (porque como ya se dijo los remises dejan de circular cerca de las 21 hs), la única posibilidad de desplazamiento posible es la utilización del colectivo, con todas las consecuencias que esperarlo en horario nocturno y que el mismo viaje en condiciones de incomodidad puede presentar para un caso de salud. De esta manera, la no intervención del Estado en la provisión de equipamientos colectivos, en este caso el transporte, influye muy fuertemente en quienes dependen especialmente del transporte público para sus desplazamientos.

Es de destacar que en las decisiones respecto a las estrategias de movilidad, las capacidades económicas de los distintos hogares son elementos condicionantes pero no determinantes en la elección del modo de desplazamiento. Ya sea a través de remises, taxis, transportes escolares, colectivos o a pie, el abanico de opciones en las estrategias de movilidad tienen costos, ya sean monetarios o temporales, que las familias deben esgrimir en su cálculo y que a su vez implica tomar en consideración la frágil institucionalidad de los servicios ligados a la oferta de transporte. Esto refiere a colectivos que no cumplen con la frecuencia y/o con las paradas establecidas así como a servicios particulares como los remises que no siempre cumplen con lo pactado y que ofrecen su servicio según los términos del mercado y, en muchas ocasiones, en un alto nivel de informalidad.

A pesar de la existencia de una oferta de establecimientos educativos en todos los niveles y de número de matriculas superior al resto de la CABA, algunas entrevistas han podido retratar las dificultades a la hora de encontrar vacantes. Aún así vemos que se despliegan otras tantas estrategias, la utilización de direcciones "truchas" para franquear los radios escolares, la solicitud desde temprana edad (en el ciclo Inicial) vacantes para que los menores en edad escolar ingresen a los ciclos Primarios y Medios en esos establecimientos, o la inscripción en conjunto con otros familiares o en donde ya hay familiares inscriptos. De todas formas, aún con el despliegue de diversas tácticas que implica el acervo de determinados conocimientos prácticos así como de un determinado capital social y cultural, los límites institucionales no siempre puede ser franqueados y las vacantes no se hacen presentes. Esto implica reubicarlos en Distritos Escolares que no son los propios, aumentando las distancias en los desplazamientos y toda una reelaboración de las estrategias de movilidad.

Si bien las unidades domésticas elaboran tácticas para franquear las constricciones de la oferta local en términos de equipamiento colectivo, encontramos que muchas veces las estrategias desplegadas implican recurrir a modos alternativos informales o privados para actualizar los derechos que hacen a la educación y la salud, debemos reconocer la importancia en la intervención del estado en términos de mejorar la institucionalidad (en términos de eficiencia y calidad) de la oferta del transporte público como una primera forma de franquear las inequidades de localización del equipamiento de salud y de educación. Sin desconocer, como habíamos afirmado en el principio de esta ponencia, que mientras existan formas de estratificación social existirán formas de estratificación urbana, aunque estas no debieran atender contra el ejercicio práctico y cotidiano de la ciudadanía.

Si bien nuestros análisis relevaron la existencia de estructuras de oportunidades al territorio en áreas de salud y educación, esta oferta no es suficiente o al menos no es percibida en términos de la calidad que se le exige. Esto lleva a que las unidades domésticas busquen franquear los límites de lo local barrial y busquen acceder a otro tipo de equipamientos colectivos (ya sea públicos o privados). Allí se vuelve fundamental la oferta de transporte público para el desplazamiento y en el cálculo de las estrategias de movilidad en general. Esta situación se repite en la calidad de la oferta de servicios que hacen a esos equipamientos sociales. Mientras ambas impliquen una situación de déficit institucional se está coartando el desenvolvimiento de la condición de ciudadanía para los sectores más vulnerables de la ciudad.

En ese sentido, parafraseando a Castells (1997; 2010), podemos concebir como estas estructuras de oportunidad ligadas al territorio (en tanto oferta de transporte y equipamiento colectivo o social) hacen a modo de soportes-capitales para la construcción de ciudadanía. Estos pueden ser considerados como soportes para la individuación en tanto condicionantes para el ejercicio de cierta independencia – desligada de la capacidad de pago de las unidades domésticas y los haberes o capitales que estas dispongan y las relaciones personalizadas que estas puedan tejer y las tácticas que estas pueda despegar.

Desde esa perspectiva, considerar la oferta de transporte y la oferta de servicios de esos equipamientos sociales, en términos de su institucionalidad, nos permite considerar un posible ejercicio del derecho a la ciudad, aún en los contextos de desigualdad social que la CABA presenta. Es más, la apuesta de pensar al derecho a la ciudad y su democratización bajo los preceptos de una sociedad de clases, deben apuntar a generar las condiciones materiales que permitan el acceso indiscriminado de los sectores más vulnerables de la sociedad a medios de transporte público y a una oferta de salud y educación asequible y de calidad. La primera para franquear las constricciones del ámbito local, la segunda para virtualmente generar una cierta isonomía que haga que las diferencias de localización en la ciudad no repercutan en la vida cotidiana de los sectores más vulnerables, y estos a su vez puedan proyectarse a la ciudad y a la sociedad bajo un ejercicio práctico y cotidiano de ciudadanía.

Bibliografía

- ACIJ. (2010). *Indicadores de Educación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. CABA.
- ACIJ. (2010). *La discriminación educativa en la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: ACIJ.
- ACIJ. (2013). *Desigualdad educativa y puntaje docente: los/as docentes con más experiencia se dirigen hacia los distritos del norte*. Recuperado el 2 de 20 de 2013, de <http://igualdad-educativa.acij.org.ar/desigualdad-educativa-y-puntaje-docente-los-docentes-con-mas-experiencia-se-dirigen-hacia-los-distritos-del-norte/>
- Auyero, J. (2001). *La política de los pobres*. Buenos Aires: Manantial.

- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio* Nº 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 47-58.
- Burguess, E. W. (2004). La croissance de la ville. En I. Joseph, & I. Grafmeyer, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine* (págs. 131-149). Aubier: Champ Urbain.
- Castel, R. (1997). *La metamorfosis de la cuestión social*. Buenos Aires: Paídos.
- Castel, R. (2010). *El Ascenso de las incertidumbres*. Buenos Aires: FCE.
- Castells, M. (2004). *La cuestión urbana*. Siglo XXI: México.
- Duhau, E. (2013). La división social del espacio metropolitano. *Nueva Sociedad*.
- Dirección General de Estadísticas y Censos (2010), Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Engels, F. (s.f.). *La condición de la clase obrera en Inglaterra*.
- Gutierrez, A. (2008). Geografía, transporte y movilidad. *Revista Espacios*, 103.
- (2009). Movilidad y Acceso: Embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires. Buenos Aires: XV CLATPU ,
- (2010). Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova, XIC(331)*.
- Gutiérrez, A. y Rearte, J. (2007) "Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires". En: *Realidad Económica*, Nº228, Instituto Argentino de Desarrollo Económico y Social, Buenos Aires, Mayo – Junio.
- Harvey, D. (1977). Procesos sociales y forma espacial: La redistribución del ingreso real en un sistema urbano. En D. Harvey, *Urbanismo y Desigualdad Social* (págs. 46-96). Madrid: Siglo XXI.
- Hernández D. y Witter, R (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio*, Nº4, págs. 29-46.
- Jouffe, Y. (2011). Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase? *Revista Transporte y Territorio* (Nº 4), 84-117.
- Katzman, R. (2001). Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos. *CEPAL(75)*, 171-189.
- Kralich, S. (2005) *Crisis urbana y transporte alternativo: la opción remise*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194 (66).
- Lefebvre, H. (1969) *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Merklen, D. (2005). *Pobres Ciudadanos*. Buenos Aires: Gorla.
- Ministerio Público Tutelar. (2011). *Derecho a la Educación y Derecho al Cuidado: Políticas públicas para la primera infancia en la Ciudad de Buenos Aires*. Ciudad de Buenos Aires: Ministerio Público Tutelar.
- Moser, C. (2006). *Asset-based approaches to poverty. Reduction in a globalized context*. Washington: Global Economy and Development Program at the Brookings Institution.
- Park, R. (1999). La ciudad: sugerencias para la investigación del comportamiento humano en el medio urbano, y "La ciudad como laboratorio social. En Park, *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Serba.
- Pinçon-Charlot, M., & Rendu, P. (1982). Distance spatiale, distance sociale aux équipements collectifs en Ile-de-France: des conditions de la pratique aux pratiques. *Revue française de sociologie*, 667-696.
- Pinçon-Charlot, M., Preteceille, E., & Rendu, P. (1986). *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipement collectifs en région parisienne*. Paris: Anthropos.
- Sabattini, F., Cacéres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Eure*, 27(82).
- Wacquant, L. (2007). *Los condenados de la ciudad*. Buenos Aires: Siglo XXI.