

DE LA ECONOMÍA DEL CUIDADO A UNA ECONOMÍA DEL CUIDADO URBANA: VISUALIZACIÓN DE COMPLEJIDADES Y ARMADO DE NUEVAS CATEGORÍAS

ALCALDE, Micaela, micaela.alcalde@fadu.uba.ar
FADU-UTDT

Resumen

Los entornos urbanos son el escenario en el que desarrollamos nuestras vidas cotidianas. Estos territorios se organizan a través de una estructura que está definida por valores de una sociedad capitalista. Debido a su influencia en la producción del espacio, determinadas actividades son consideradas “más importantes” que otras, generando un modelo económico y social inequitativo. Es así como prevalecen ciertos usos, dedicándole a unos, más espacio, mejores localizaciones y conectividad que a otros. Podemos decir que esta configuración se corresponde a una división de estereotipos sexuales-biológicos del trabajo donde existe una dicotomía artificial entre lo público-privado y cis-masculino-cis-femenino: ambos en un sistema binario sin más diversidades.

Esta investigación se centra en analizar cualitativamente realidades complejas que impactan en la economía urbana del cuidado, pero no son valoradas en la economía urbana clásica. Aspectos como la movilidad, los tiempos de viaje, la denominación del trabajo y las categorías marginadas que pertenecen a colectivos de disidencias. Se vuelve fundamental profundizar sobre la existencia de estereotipos que otorgan a mujeres cisgénero unas “cualidades especiales” para los cuidados a partir de las diferencias biológicas y excluyen a otros géneros. Del mismo modo, se busca situar los cuidados como una actividad social que supera el paradigma de familia nuclear heteronormativa, ya que existen diversidad de modelos que sostienen relaciones afectivas y miradas colectivas.

Finalmente, se plantean posibles estrategias para implementar en planificación urbana relacionado con sistemas de transporte y producción de espacios más equitativos, con inclusión en tareas de cuidado y bienestar colectivo. Se indaga sobre la divulgación de estos instrumentos de perspectiva de género como concepto imprescindible para visibilizar estas dimensiones y generar cambios a futuro.

Palabras clave:

Economía del cuidado, Movilidad, Categorías, Políticas Públicas, Visibilizar

Introducción

La elección del tema de esta ponencia se enmarca en el trabajo de Formación Ejecutiva de Políticas Públicas “De la Economía del Cuidado a una Economía del Cuidado Urbana. Visualización de complejidades y armado de nuevas categorías”, por la Universidad Torcuato Di Tella, 2021. Se realizan las siguientes preguntas: ¿Cuáles son las principales dinámicas que se desarrollan en las ciudades con perspectiva de género? ¿Cuáles son las categorías que analizan las complejidades que presenta esta perspectiva? ¿Cómo podemos planificar una ciudad con una movilidad y espacios más equitativos?

A modo de introducción, podemos definir a los entornos urbanos como el escenario en el que desarrollamos nuestras vidas cotidianas los cuales están organizados en una estructura capitalista. La teoría central de la economía urbana o “Teoría espacial del Equilibrio” (Mills, 1987) plantea que los costos de la vivienda declinan a medida que aumenta la distancia con respecto a los principales centros de empleo en la ciudad. El costo de la vivienda también es influenciado por la disponibilidad y accesibilidad de las amenidades, como la educación, el espacio urbano y la seguridad. Es así como los ciudadanos optan por dónde localizarse en función de costos, como el transporte y la vivienda; y de beneficios, como los salarios y las amenidades, es decir: seguridad y calidad de espacio público e instituciones de cada zona. En esta teoría, y debido a la influencia en la producción de costos, determinadas actividades son consideradas “más importantes” que otras, convirtiéndose en un modelo económico y social inequitativo. Prevalen ciertos usos, dedicándole a unos, más espacio, mejores localizaciones y conectividad que a otros (Valdivia, 2018). Podemos decir que esta configuración se corresponde a una división de estereotipos sexuales-biológicos del trabajo donde existe una dicotomía artificial entre lo público-privado y cis-masculino-cis-femenino: ambos en un sistema binario sin más diversidades.

Desde el punto de vista de la economía del trabajo, Katrine Marçal (2016) menciona la existencia de dos categorías, una remunerada, reconocida, y otra no remunerada, invisible: las actividades relacionadas con la atención y el cuidado de los niños y niñas, de las personas mayores, enfermas y con alguna discapacidad, y de todos los trabajos relativos a la alimentación, higiene y atención afectiva. Estas tareas se adjudican socialmente y “naturalmente”, en la mayoría de los casos, a mujeres cisgénero, mientras que, el trabajo remunerado es territorio del hombre cisgénero, desde un escenario post-revolución industrial. Es en este contexto que se establece la ley de economía urbana como centro de empleo, invisibilizando la producción del cuidado. El reflejo de estas divisiones se representa en dinámicas de segregación ya contempladas en el ámbito de la sociología urbana, como segregación por funciones y clases sociales, y, finalmente, segregación por binarismo sexual e identidad de género. Desde esta perspectiva, las actividades y la gestión

del tiempo están marcados por los roles de género y el hecho de tener, o no, un cuerpo sexuado definido como binario. Así, la divulgación de estrategias de perspectiva de género ha resultado imprescindible para visibilizar más dimensiones claves de la vida cotidiana, como las tareas de reproducción y la relación de estas dimensiones con el bienestar cotidiano.

Si bien se torna indispensable considerar el cuidado de la vida en estas cuestiones, es fundamental repensar las connotaciones y significados que tiene: cambiar las visiones estereotipadas que otorgan a las mujeres cisgénero unas "cualidades especiales" para cuidar a partir de las diferencias biológicas. Para ello es necesario situar los cuidados como una actividad social que va más allá de los lazos familiares genéticos y superando el modelo de familia nuclear heteronormativa, ya que existen diversidad de modelos que sostienen relaciones afectivas y de cuidados (Hester, 2018). También es necesario pensar que todos podemos cuidar, sea cual sea la combinación sexual y de género existente y más allá de cualquier sistema binario de categorización. Al fin y al cabo, todo se trata de nuestro cerebro y la necesidad de categorizar.

Transiciones: del espacio privado al espacio público

Como se ha expresado, la planificación urbana occidental establece una mirada androcéntrica que diferencia entre espacio público y privado según una clara división de trabajo sexual imperante. En esta distinción, las mujeres permanecerán invisibles en las ciudades, relegadas al ámbito privado del hogar: "hombres (cis-género) vinculados al trabajo productivo, generadores de ingresos, y mujeres pensadas como responsables únicas y excluyentes del trabajo doméstico y reproductivo, cuidado de los hijos y organización del hogar" (Falú 1998). Este sesgo no sólo genera una dimensión disciplinar en la arquitectura y el urbanismo, sino también en los gobiernos y decisores técnicos, en los propios movimientos sociales e incluso da cuenta de las dificultades de los movimientos feministas y de mujeres para considerar e incluir el tema en agenda.

Es así como desde una economía urbana clásica el espacio público es considerado cis-masculino, negado a las mujeres, con prohibiciones instaladas desde la infancia como desconocido y temido. Estas restricciones en el derecho a valerse del espacio público impactan directamente en la posibilidad de decidir sobre el propio cuerpo. Subyace la imposibilidad del ejercicio de ciudadanía, una de las capacidades políticas, sino la más valiosa que genera una ciudad. Por otro lado, las ciudades no son percibidas ni usadas de la misma manera por todos los géneros. Las mujeres cisgénero en general acceden a los bienes y servicios públicos de manera distinta, combinando tipos de trabajo de cuidado y productivo, las demandas de las familias, con una movilidad combinada e interconectada y un uso fragmentado del tiempo.

Otro ejemplo se da con el ejercicio del espacio público desde la comunidad lgtb+, la cual implica la necesidad de plasmar sus resistencias sexuales, que de otra forma pueden quedar invisibilizadas, o relegadas al espacio privado. En este caso en particular se esboza la necesidad de plantear la exclusión imperante, demostrar las relaciones de poder a través de marchas, acampes y visualizaciones. Otro tipo de espacio se configura a través de estos colectivos, y es el concepto de espacio público subalterno, donde estos grupos marginados pueden articular sus necesidades en oposición al uso dominante.

La inseguridad como vector determinante

Las formas de transporte y movilidad tienen un rol prioritario en la vida económica de las mujeres cis-género ya que son sinónimo de oportunidades de estudio y empleo, pero también, su planificación puede ser motivo de expulsión. Debido a que las mujeres cis-género son las principales responsables de las tareas de cuidado, son las mayormente afectadas por la falta de un transporte público de calidad.

Según el estudio “Ella se mueve segura” (CAF, 2017) a la fecha, los hábitos diarios de movilidad de las mujeres no se han analizado a profundidad. Los resultados de la revisión de encuestas y entrevistas durante el estudio sugieren que ellas tienen menos acceso a trabajos, espacios de ocio y otros beneficios urbanos que los hombres. En la Ciudad de Buenos Aires, la tasa de participación en el mercado laboral es de 51,3%, mientras que esta cifra solo alcanza un poco más de un tercio de las mujeres (36,3%) en edad activa cuando se considera el área metropolitana completa. Como conclusión, las mujeres que viven en las áreas urbanas centrales tienen relativamente buenos niveles de empoderamiento y pueden moverse más o menos libremente, mientras que fuera de la ciudad aún son las principales cuidadoras de la familia y no trabajan fuera del hogar.

¿De qué manera medimos?

Al momento de esbozar las singularidades en la ciudad del cuidado, un aspecto clave es la movilidad, ya que su uso para comprender implicancias de género otorga la posibilidad de mostrar variantes espaciales que van más allá del sesgo binario “público-privado”. Las tareas de cuidado se expresan en diferentes estrategias cotidianas de movilidad. Sin embargo, ¿De qué forma se ha invisibilizado esta categoría hasta el momento? Se analizarán encuestas sobre movilidad en dos aspectos: tiempos de traslado y motivos de desplazamiento. El abordaje de corte más tradicional se ha centrado su estudio en los desplazamientos cotidianos realizados por las personas entre lugares de origen y destino. El actor que protagoniza suele ser considerado en sus caracte-

rísticas (socioeconómicas y demográficas) promedio, informando de esta manera la toma de decisiones la cual refleja soluciones para los grandes flujos de movimientos diarios que ocurren en las ciudades. Así, el enfoque cuantitativo principalmente a través de la realización de encuestas, aforos y conteos, ha sido el predominante.

Cómo ejemplo cuantitativo, se puede considerar la Encuesta de Movilidad Domiciliaria realizada en Buenos Aires en 2009, donde los tiempos de traslado no presentan una gran diferencia según el sexo declarado (la encuesta plantea una base clasificatoria binaria: mujer-hombre): las auto percibidas mujeres demoran en promedio 33,23 minutos por viaje, mientras que los hombres 36,91 (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014). Sin embargo, los resultados varían notablemente si se consideran los medios de transporte utilizados, las distancias recorridas y la velocidad de traslado. En un tiempo de viaje similar, los auto percibidos hombres recorren una distancia más amplia que las auto percibidas mujeres (6,72 km y 4,77 km, respectivamente), a una velocidad un 26,8% mayor (10,93 km/h en comparación con 8,62 km/h, respectivamente). Estas diferencias se mantienen al considerar la presencia de menores de edad. Con respecto al horario de los viajes, las autopercebidas mujeres “desocupadas” (o ocupadas en tareas del hogar) son las que registran una mayor movilidad durante el día, particularmente a mediodía, que es cuando se realiza la mayoría de los desplazamientos relacionados con el cuidado (compra de artículos para el hogar, ir a buscar a los niños, entre otros). Es también a esas horas cuando hay una frecuencia limitada de transporte público. Esto es algo crítico porque cuando las mujeres tienen acceso a un automóvil, lo que raramente ocurre, su velocidad de viaje aumenta en 5,76 km/h, lo que indica que en la misma cantidad de tiempo podrían acceder a más oportunidades de empleo (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014).

Estos datos muestran que una movilidad más extendida y compleja supone una mayor inversión de tiempo, dado que no solo se recorren mayores distancias y se destina una mayor cantidad de tiempo a la ejecución de cada actividad, sino que muchas de las secuencias de actividades no son lineales ni están ordenadas en el espacio. Una planificación que no tenga en cuenta estas características puede tener un elevado costo temporal, además del costo de oportunidad que implica (es decir, la posibilidad de aprovechar ese tiempo en hacer otra tarea). Con respecto a la distinción de actividades en sí, las encuestas muestran que quienes más ocupan el transporte público son los empleados y estudiantes, predominantemente los autopercebidos mujeres. Para esta categoría binaria de hombres y mujeres, el principal motivo de desplazamiento es el trabajo. Le sigue, de manera significativa, el estudio. Al analizar con mayor detalle el resto de los motivos, se hace evidente que gran parte de ellos se vincula con las tareas de cuidado, pero las mismas no se encuentran como opción (Figura 1).

Figura 1: tipos de viajantes en subterráneo. Fuente: hombre en tareas de cuidado, Autoría propia, CABA, 2022



Otro estudio realizado en España por Sánchez de Madariaga (2009), es más innovador al respecto. En su primer análisis muestra que el principal motivo de desplazamiento es el trabajo, seguido por el estudio. Pero al agrupar todos los motivos relacionados con el cuidado dentro de cada categoría, estos corresponden al 25% de los viajes en transporte público, lo cual supera a los viajes por estudio. Es decir, que hasta el momento lo que ha sucedido es que no se encuestó incluyendo una categoría especial de "tarea de cuidado". (Podemos también diversificar más aún las actividades, ¿Los motivos de traslado son sólo cuidado, trabajo y estudio? ¿Qué otras tareas son marginadas pero importantes para otras comunidades, como la LGBTIQ?)

Aportes en una metodología diversa

Como aporte a la inclusión de la economía urbana del cuidado, este trabajo se propone detallar la construcción de una metodología diversa para encuestar la movilidad en la Ciudad de Buenos Aires. Se intenta responder a las siguientes preguntas: ¿Cómo se mueven los ciudadanos en esta área? ¿Existen diferencias según género autopercebido? ¿Existen diferencias según día de la se-

mana y horario? ¿Qué modos de transporte son los más utilizados, según el género? ¿Qué aspecto le genera inseguridad al viajar en transporte público? El abordaje de esta investigación es cualitativo, a través de la realización de encuestas por redes sociales. Como primera medida, es importante destacar que el muestreo no buscó representatividad para la población, sino que se prioriza lograr la diversidad de los encuestados, tanto en género, edad y barrios de la ciudad.

Las encuestas se realizaron de dos maneras: la primera incluyó un acercamiento virtual a través de redes sociales en los meses de septiembre y octubre. La segunda manera fue presencial en diversas estaciones de subterráneo de la línea H y la Línea A en días hábiles.

Característica de las encuestas

Al construir las preguntas, fue necesario concebir los datos en cuanto a cómo se analizarán luego. Para ello se consideró un rango de tiempo concebido en una semana, donde se diferencien los horarios en mañana, tarde y noche y una combinación de tarde y noche. La forma en la que se redacta debe ser clara y concisa, y de longitud corta. En total fueron 13 preguntas.

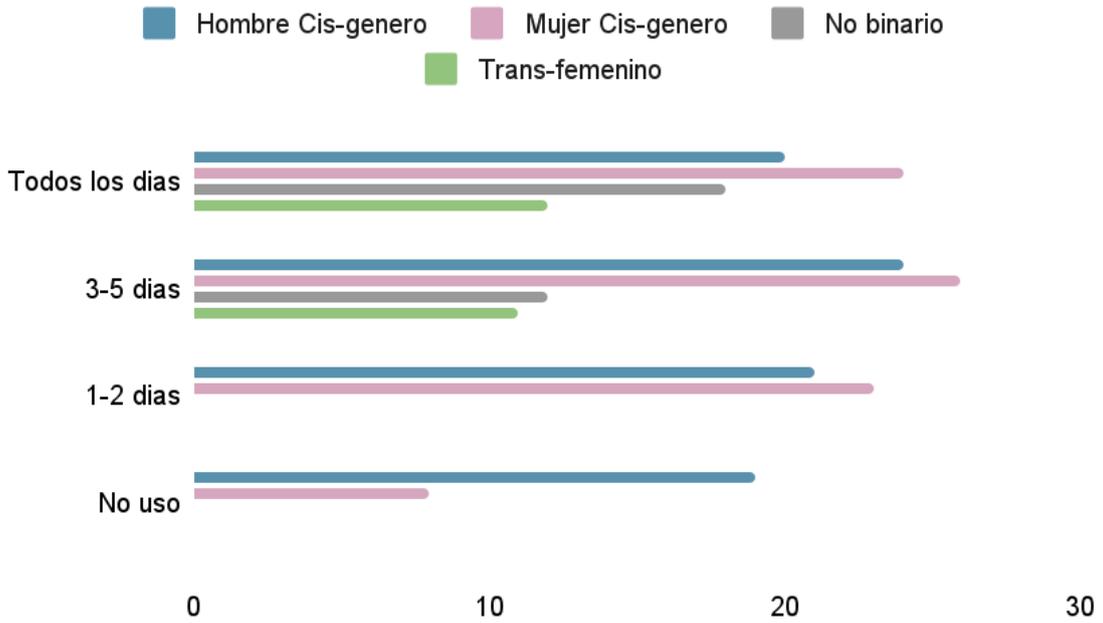
Se realizó una prueba piloto con una persona de cada género la cual permitió corregir aspectos de la redacción, ya que se requiere de cuidado al momento de generarlas. El perfil de cada encuestado/a necesita pensarse en términos del alcance del estudio. En este sentido se puso en claro que solo se estaba capturando información de usuarias existentes de transporte público, pero no de aquellas que habían dejado de usarlo debido al acoso excesivo o no lo habían usado nunca porque percibían que era demasiado riesgoso.

Hallazgos de tendencias en el proceso

En el presente apartado se analizarán las respuestas obtenidas de las encuestas realizadas a los viajeros de transporte público con respecto a la manera en la que viajan. El objetivo central, además de medir la percepción de seguridad y calidad de servicio público de transporte, fue visibilizar las diferencias de apreciaciones según género. Para comenzar, se realizaron preguntas generales sobre edad, género y barrio. Luego, se encuestó específicamente sobre movilidad. Es menester aclarar que la realización de las encuestas está en proceso, siendo estos resultados un recorte de lo obtenido hasta la fecha.

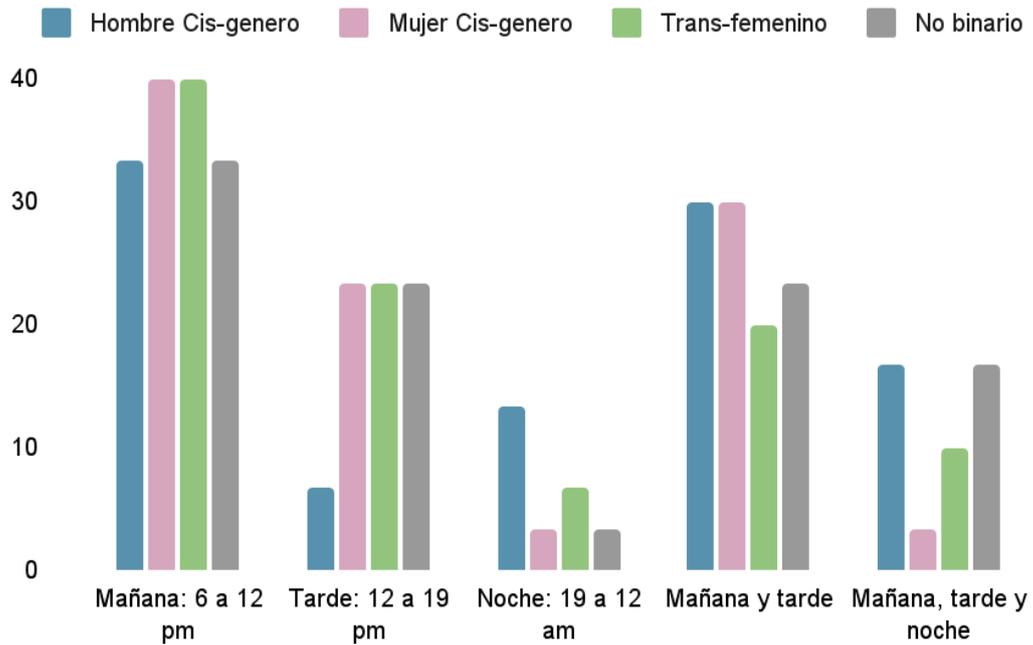
La primera pregunta presenta un hallazgo importante (Gráfico 1) con respecto a la utilización cuantitativa de transporte: la población trans-femenina y no-binaria encuestada usa modos de transporte públicos y con una alta frecuencia: de 3 a más días por semana.

Gráfico 1. En la semana, ¿Cuántos días usa el transporte público? Fuente: Autoría propia, Septiembre y Octubre 2022



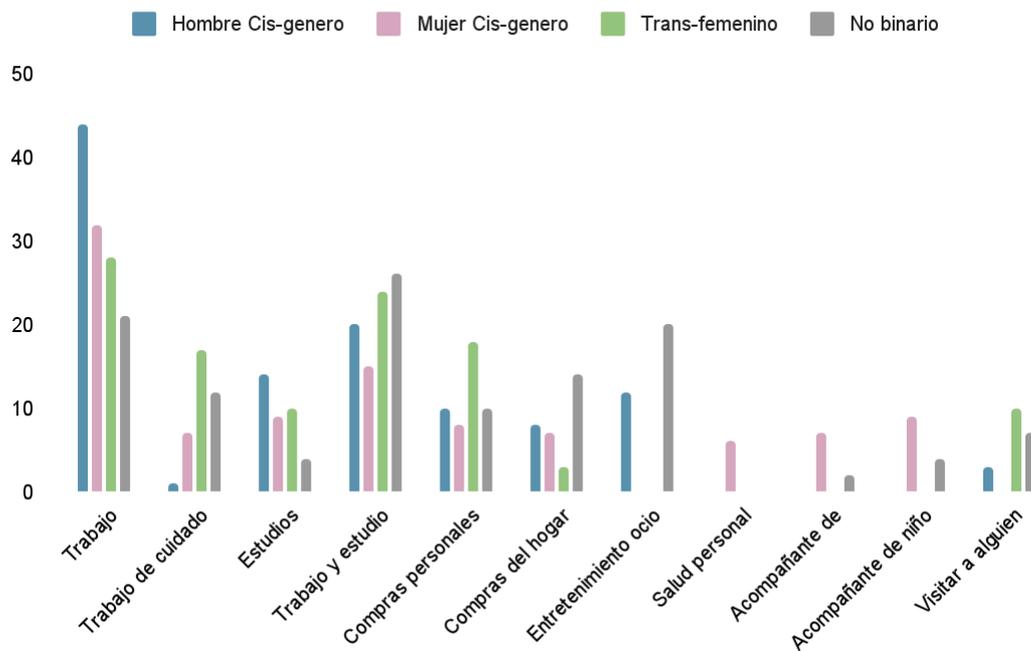
Tomando una muestra de 30 participantes de cada género encuestado, puede verse como la elección del turno noche es obviado por la comunidad de mujeres y género no binario, mientras que los hombres cis-género sí se mueven en esta franja horaria (Gráfico 2).

Gráfico 2 En la semana ¿En qué horarios utiliza transporte público?
Fuente: Autoría propia, Septiembre y Octubre 2022



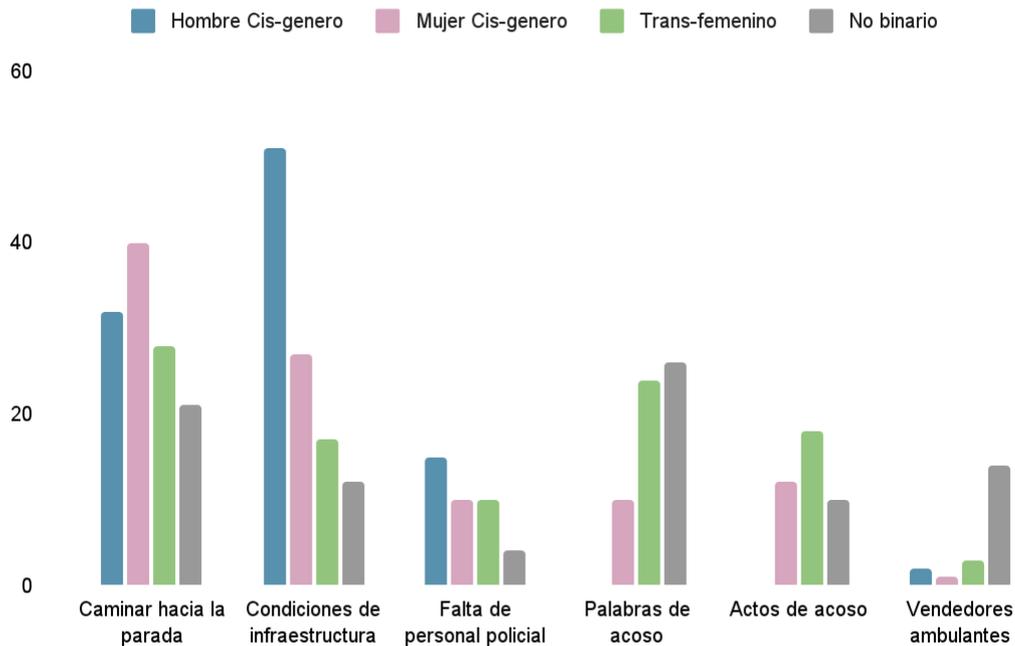
Si bien la mayoría de los encuestados (Gráfico 3) eligió “Trabajo” como su principal objetivo de viaje, mujeres cis-género (7%), trans-género (18%) y no binarios (11%) optaron por “Trabajos de cuidado”, categoría que no existiría si no fuera descripta. Es llamativa la presencia de mujeres cis-género en categorías como “Salud”, “Acompañante de mayores”, “Acompañante de niño”, mientras que hombres cis-género se destacan en “Entretenimiento-ocio” y “Visitar a alguien”.

Gráfico 3 ¿Cuál es el objetivo principal de los viajes, en la última semana?
Fuente: Autoría propia, Septiembre y Octubre 2022



¿Qué aspecto le genera inseguridad al viajar en transporte público? Esta pregunta puede parecer fácilmente respondida por su característica intuitiva. Sin embargo, los datos permiten verificar algunas percepciones. El 51% de los encuestados hombres cis-género considera que lo que genera inseguridad son las condiciones de infraestructura física en los sistemas de transporte, mientras que las mujeres cis-género sienten que caminar hacia la parada es un aspecto determinante. Es interesante destacar que tanto hombre, mujeres, cis-género como trans-género y no binarios destacan como factor contundente las condiciones de infraestructura (Gráfico 4)

Gráfico 4: ¿Qué aspecto le genera inseguridad al viajar en transporte público?
Fuente: Autoría propia, Septiembre y Octubre 2022



Es así como el espacio cotidiano de relaciones, de juegos y de actos habituales coincide con el espacio público de calidad que garantiza la seguridad. Como bien afirma Mazza (2006) la ciudad no es la que genera exclusión y violencia, sino la no ciudad, es decir, el debilitamiento de las centralidades, la insuficiente comunicación y visibilidad de las distintas zonas urbanas, la segregación social, y, efectivamente, la degradación del espacio público y de uso público. Como bien afirma Jordi Borja, un espacio público calificado es un mecanismo esencial para que la ciudad cumpla su función iniciática de socialización de niños, adolescentes y jóvenes, de colectivos marginados o considerados de riesgo.

6 INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA PARA UNA MOVILIDAD DEL CUIDADO

Existen varias estrategias para implementar en planificación urbana relacionadas a un sistema de transporte más equitativo con inclusión de las tareas de cuidado. Dentro de ellas se encuentran: horarios y frecuencias flexibles, coordinación adecuada del flujo de vehículos según la localización de principales servicios, sistemas de recogido de personas, diseños de equipamiento que permita el acceso de sillas de rueda y coches de bebés, solución de problemas de hacinamiento en el transporte público y capacitación de género a los conductores. Es imprescindible fomentar medios de transporte alternativos y seguros que complementen a los autobuses y subtes ya que los mismos pueden ayudar a reducir los tiempos de viaje.

Conclusiones

Hasta ahora, las políticas públicas se han caracterizado por excluir la complejidad urbana, tanto en el sentido de accesibilidad como de diversidad de experiencias que conviven en la ciudad. Las tareas de cuidado han sido delegadas, a lo largo de la historia, a la mujer cisgénero en un sistema binario, lo que ha llevado a un sesgo de calificación estereotípica: por eso, visibilizar las dinámicas, características y posibilidades de estas actividades nos permite integrarlas, sacarlas del margen, y mostrar su importancia para cualquier individuo, más allá de la categoría de identidad de género elegida. En todo aspecto de la planificación, pero, en particular, de la movilidad, estas categorías visibilizadas pueden aportar evidencia al diseño de políticas públicas más inclusivas.

Nuestro cerebro y posibilidad de categorizar nos permite aprender y una vez fomentadas las nuevas relaciones es muy difícil volver atrás, ya que las hemos visualizado. Sin embargo, con exponer estas complejidades no alcanza: debemos brindar el contexto necesario para que, como ciudadanos, tejamos redes, eduquemos y podamos planificar un entorno más equitativo.

Agradecimientos

Quiero agradecer especialmente a la Dra. Cecilia I. Calero, ya que a raíz de los ejercicios propuestos en la Formación Ejecutiva de Políticas Públicas pude interiorizarme sobre metodologías de investigación afines.

Referencias

- Alcalde, Micaela. "Apuntes de Clases Bloques N°1, N°2, N°3 y N°4. Un curso sobre género y comportamiento humano". Dra. Cecilia I. Calero. Formación ejecutiva en Políticas Públicas. Buenos Aires: universidad Torcuato Di Tella, 2020.
- Beall, Jo. "Participation in the city: where do women fit in? Gender and Development", 4 (1), 9-16, 1996, <https://doi.org/10.1080/741921946>
- Borja, Jordi, Carrión, Fernando y Corti, Marcelo. "Ciudades Resistentes. Ciudades Posibles". Universitat Oberta de Catalunya, Barcelona: Editorial UOC, 2017.
- Hester, H. "Xeno Feminismo. Tecnologías de género y políticas de reproducción", páginas 45-49. Editorial Caja Negra, 2018. Investigación y Ciencia. Más allá del XX y el XY, 2020 <https://www.investigacionyciencia.es/files/29279.png>
- Marçal, Katherine. "¿Quién le hacía la cena a Adam Smith? Una historia de las mujeres y la economía", 170-195. Editorial Debate, 2016.
- Mazza, Angelino. "Ciudad y espacio público: las formas de la inseguridad urbana". Versión digital. 2009. <http://dial-net.unirioja.es/download/articulo/3877409.pdf>
- Ochoa, Maria Catalina et al. "Gender, Travel and Job Access: evidence from Buenos Aires", 2014.
- Valdivia, Blanca. "Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora", páginas 65-84. Hábitat y Sociedad, 2018.
- World Health Organization, Gender and Genetics: Genomic resource center. WHO _ Gender and Genetics.pdf