

Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial

Aportes para el análisis de las regiones
metropolitanas en Latinoamérica

Sonia Vidal-Koppmann y Ana María Liberali
(compiladoras)

María Eugenia Goicoechea
(revisora)



COMITÉ CIENTÍFICO

DR. LUIS FELIPE CABRALES BARAJAS

INVESTIGADOR DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

DRA. CRISTINA TERESA CARBALLO

INVESTIGADORA DEL CENTRO DE DESARROLLO TERRITORIAL
UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES

DR. ARTURO ORELLANA OSSANDON

PROFESOR ASOCIADO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

DRA. LIDIA SORIA

INVESTIGADORA DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES, GEPSE-PROEG-INIGEO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LUJÁN

MG. JORGE BLANCO

PROFESOR ASOCIADO DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

ÍNDICE

Prólogo9

PARTE I: TRANSFORMACIONES SOCIO-TERRITORIALES Y DESPLAZAMIENTOS

Territorios fragmentados y movilidad urbana selectiva: las desigualdades presentes en la expansión metropolitana de Buenos Aires 15
Sonia Vidal-Koppmann

Perspectivas de la movilidad cotidiana y vulnerabilidad socio-territorial ante la operación del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en México.... 31
Georgina Isunza Vizuet y María de Lourdes Guerrero Jimenez

Movilidad residencial en contextos de vulnerabilidad: los cambios de residencia de los sectores populares 69
Matilde Malizia

Renovación urbana en el conurbano bonaerense: aportes para una delimitación conceptual 87
Bárbara Teresa Romano

PARTE II: PANDEMIA Y MOVILIDAD

Movilidad y accesibilidad a los campus universitarios del Área Metropolitana de Guadalajara. Las lecciones no aprendidas del confinamiento..... 107
Josefina Lara Guerrero

Vulnerabilidades en el conurbano bonaerense en tiempos de COVID-19..... 135
Ana María Liberali, Solange Paula Redondo y Macarena Valenzuela

Las movilidades transfronterizas de hogares de migrantes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina) ante el cierre de fronteras..... 155
Mariela Paula Diaz

Perfiles y patrones de la movilidad cotidiana en la periferia sur de la ciudad de Resistencia, Chaco (Argentina).....	171
<i>Celmira Esther Rey, Erica Leonor Gómez y Miguel Alejandro Parras</i>	

PARTE III: OTROS ENFOQUES PARA PENSAR LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

La movilidad de las políticas de renovación urbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Actores, arreglos e inversiones en la producción de nuevos espacios del terciario.....	199
<i>María Eugenia Goicoechea, Soledad Arqueros Mejica, Gabriela Reta, Micaela Alcalde y Jonathan Grauberger</i>	
Mercado inmobiliario de vivienda en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2001-2022)	229
<i>Adrián C. Iulita</i>	
Análisis de las dinámicas socio-espaciales y de movilidad urbana en el corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde una perspectiva de género.....	249
<i>Jimena Dmuchowsky</i>	
Nuevos enfoques en torno al proyecto RER: su impacto sobre la movilidad de los sectores más vulnerables del Área Metropolitana de Buenos Aires	269
<i>Martín Blas Orduna</i>	
Sobre los autores.....	287

PRÓLOGO

Este nuevo trabajo sobre la temática de movilidad urbana y pobreza tiene la particularidad de reunir los avances de investigación realizados antes de la pandemia de COVID-19; y los resultados de estudios posteriores a la misma. De hecho, forma parte de un proyecto interdisciplinario UBACYT iniciado en 2010 y que continúa hasta el presente, bajo la dirección de las Dras. Ana M. Liberali y Sonia Vidal-Koppmann.

Cuando se diseñó esta cuarta fase de la investigación, se advirtió que la noción de pobreza debía ampliarse con la de vulnerabilidad, y que la misma no solo era aplicable a las comunidades sino también a los territorios.

Por otra parte, si bien los estudios se focalizaron en la Región Metropolitana de Buenos Aires, en esta etapa al igual que en la fase precedente, nos pareció adecuado ampliar los casos de estudio, abarcando otras áreas metropolitanas de Argentina y de América latina; ya que la problemática de la movilidad urbana presenta condiciones de similitud, a pesar de las singularidades de las metrópolis.

Tomando en cuenta estas consideraciones la estructura de la obra se ha dividido en tres partes. En la primera de ellas, "Transformaciones socio-territoriales y desplazamientos", se buscó dar continuidad a los aportes planteados en el libro *Movilidad y pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial*. En este sentido, los artículos que la integran versan sobre las diferentes aristas que presenta la movilidad intra e inter-urbana en relación con las escalas de transformación de las regiones metropolitanas.

Los dos primeros artículos enfocan aspectos de las modalidades de movilidad en dos mega-regiones, Buenos Aires y México, cuyas transformaciones traspasan la escala metropolitana. En la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), su acelerada expansión y su tendencia a la fusión con la conurbación del Gran Rosario, requiere del análisis de las políticas y proyectos de ampliación de infraestructuras y sistemas de transporte, que directa o indirectamente conducen a una fusión interjurisdiccional.

En el estudio sobre la Ciudad de México (CDMX), la construcción de un segundo aeropuerto en la zona periférica metropolitana, plantea una importante transformación que afecta distintas escalas. A nivel nacional y regional se amplían las comunicaciones; pero a nivel local, la presencia de esta infraestructura de envergadura produce importantes transformaciones en las prácticas cotidianas de accesibilidad y comunicación. De tal forma que en ambos casos se vuelve imperioso un análisis multi-escalar, ya que se evidencia una superposición de movilidades cotidianas con otras de carácter inter-urbano o regional. De tal forma que en ambos casos, explícita o tácitamente, se constata cómo las transformaciones en las infraestructuras de desplazamiento influyen en el aumento o disminución de las condiciones de vulnerabilidad socio-territorial.

Por lo tanto, también resultó imprescindible profundizar los estudios sobre movilidad y vulnerabilidad en sectores residenciales marginados. Para cubrir esta dimensión se incluyó el análisis aplicado a un área metropolitana del NOA (San Miguel de Tucumán), ampliando el grado de detalle a escala de micro-geografía. Y como cierre de la primera parte, se abordaron cuestiones teóricas que relacionan procesos de renovación urbana y movilidad.

La segunda parte denominada “Pandemia y movilidad”, engloba las contribuciones que surgieron como producto de la coyuntura imperante entre 2020 y 2021. Se trató de mostrar en diferentes casos algunos de los puntos más críticos de deficiencias estructurales urbanas remarcadas por las medidas de emergencia sanitaria. La idea consistió en poner el foco sobre aspectos parciales pero relevantes, como por ejemplo las movilidades transfronterizas de habitantes en asentamientos precarios; las disfuncionalidades de la movilidad en el conurbano bonaerense; las prácticas cotidianas y las estrategias de movilidad en la periferia metropolitana de una ciudad capital del nordeste argentino; y la movilidad durante la pandemia en un segmento acotado de la población de la Zona Metropolitana de Guadalajara (México).

Los diferentes casos expuestos permiten avanzar sobre factores comunes a los territorios periféricos y a las grandes ciudades. Las condiciones de vulnerabilidad social aparecen tanto en áreas centrales como en áreas suburbanas. Por eso, como estrategia de investigación resultó interesante contraponer distintas regiones y países.

A modo de corolario la tercera parte, “Otros enfoques para pensar las políticas de movilidad”, retoma el escenario de la Ciudad de Buenos Aires y su Área Metropolitana analizando los procesos de renovación urbana y su vinculación con las políticas de movilidad; y, particularmente, estudia el impacto del Proyecto RER en el AMBA y la perspectiva de género en las políticas públicas propuestas para el corredor sudoeste de dicha región.

El objetivo de este último tramo del libro consistió en trascender la descripción de la problemática central de movilidad urbana — vulnerabilidad socio-territorial para abrir el debate sobre las acciones de planificación urbana y sus fortalezas y debilidades. Por cierto, este libro presenta un final abierto puesto que reflexionar sobre unos pocos ejemplos cumple la finalidad de comenzar el análisis crítico, no solo referido a los sistemas de movilidad sino a su articulación dentro de una estrategia de planificación metropolitana. Esta será una de las metas a cumplir en los dos próximos años antes de la conclusión de la presente investigación.

Por último, dejamos para el final los agradecimientos a las instituciones y a las personas que con su generosa colaboración han posibilitado la edición de esta producción editorial. En principio agradecemos a la Facultad de Ciencias Económicas, a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y al Centro de Estudios de Transporte Metropolitano de la Universidad de Buenos Aires, que desde 2010 viene financiando mediante la Convocatoria de Proyectos Interdisciplinarios UBACyT, las sucesivas fases de nuestra investigación. Asimismo valga nuestro profundo reconocimiento al Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU-CONICET) y a su Directora Dra. Lidia Amor y su Vice-Director Dr. Rodrigo Laham Cohen, quienes atravesando la época más difícil de la pandemia han sostenido y alentado este prestigioso sello editorial. Como siempre nuestra gratitud por el desinteresado acompañamiento de los miembros del Comité Científico Dres. Luis Felipe Cabrales Barajas, Cristina T. Carballo, Arturo Orellana Ossandon, Lidia Soria y Mg. Jorge Blanco.

Por otra parte, los investigadores y becarios que integramos este equipo deseamos destacar la eficiencia y cuidadoso trabajo de diseño y diagramación de nuestro Editor Juan Pablo Lavagnino; el talento y la colaboración de la DG Clara Koppmann, quien generosamente diseñó la tapa; y la encomiable labor de revisión técnica de todos los textos realizada por la Dra. María Eugenia Goicoechea, que además de ser co-autora, desde el inicio aportó valiosas sugerencias.

En nombre de la Directora del Proyecto Dra. Ana M. Liberali y en el mío propio a todos y todas nuestro más sincero reconocimiento.

Sonia Vidal-Koppmann

PERFILES Y PATRONES DE LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA SUR DE LA CIUDAD DE RESISTENCIA, CHACO (ARGENTINA)

Celmira Esther Rey

GEMSIT-UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

celmirey@comunidad.unne.edu.ar

Erica Leonor Gómez

GEMSIT-UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

erica.leonor.gomez@comunidad.unne.edu.ar

Miguel Alejandro Parras

GEMSIT-UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

aleparras@hotmail.com

Introducción

Este capítulo expone aspectos vinculados con la identificación de perfiles y patrones de viaje, directamente orientados a diagnosticar la movilidad cotidiana en áreas periféricas de ciudades intermedias, como lo constituye en este estudio la ciudad de Resistencia, capital de la provincia de Chaco (Argentina). En el desarrollo del escrito se describe escenarios específicos dentro de la urbe a partir de una encuesta de movilidad domiciliar de origen/ destino (en adelante EOD) diseñada y aplicada¹ en la periferia sur de la misma. En el marco de un abordaje metodológico cuantitativo, además de la fuente primaria de base

¹ En el marco del Proyecto Aportes conceptuales y metodológicos para la caracterización de la movilidad en áreas prioritarias de Resistencia, vinculadas al transporte público de pasajeros. 1ra. Convocatoria de Proyectos de Investigación Básica y Aplicada “Universidad y Transporte”. Secretaría de Políticas Universitarias (SPU). Presidencia de la Nación Argentina. 2015.

(EOD), se consultaron fuentes de información diversas y de distinta procedencia, así como la selección de técnicas —con aplicación de los Sistemas de Información Geográfica (GIS)— adecuadas, que permitieron describir las particularidades de los perfiles y patrones de la movilidad cotidiana en el área objeto de estudio.

En relación con esta distinción teórica-conceptual-metodológica/técnica, resulta importante destacar que el foco está puesto en la periferia, específicamente en el análisis de los vínculos existentes en la construcción de estos espacios. Se intenta superar la discusión teórica en torno a la dicotomía centro-periferia, avanzando en la descripción de prácticas de movilidad que se dan —en y a partir— del sector periférico de la ciudad (Rey, 2022).

En la búsqueda de identificar perfiles y patrones de movilidad se tomaron decisiones referidas a pautas para elaborar definiciones operacionales en cuanto a los términos empleados, así como también la adopción de indicadores que permitieron esbozar esta descripción del fenómeno en cuestión. Al respecto, el término perfil hace referencia a las características demográficas y socioeconómicas de los sujetos usuarios que se desplazan. En tanto, el término patrones de viaje alude a los tipos de desplazamientos identificados en el lugar y sus manifestaciones principales. En síntesis, se logró identificar las condiciones de los traslados cotidianos propios de la población que reside en la periferia (condición social, de edad, género, etc.), identificando los orígenes y destinos (O-D) a fin de alcanzar una tipificación de viajes recurrentes (tiempos de viaje, frecuencia, modo, etc.). De este modo, la obtención de un diagnóstico territorial revela viajes recurrentes en entornos periféricos peculiares y distintivos del área de estudio seleccionada.

Es oportuno señalar que se trata de una producción académica dirigida contribuir con conocimientos obtenidos fruto de la tarea investigativa y, por derivación, a quienes tienen el poder de gestionar y decidir en la diagramación de una planificación sustentable y situada. Frente a este propósito, se incluye también el diagnóstico de la oferta de Transporte Público en el área de estudio, elaborado a partir de los resultados obtenidos en el marco de la fuente primaria aplicada a tal fin.

Planteamiento de la cuestión. Marco referencial teórico-epistemológico orientado a definir perfiles y patrones de movilidad cotidiana en el marco de la sustentabilidad según contexto

Todo grupo o colectivo humano encierra en sí, particularidades que le son propias y deviene del tipo de sociedad y las pautas culturales de pertenencia y, que, sin dudas, inciden en relación a la multiplicidad de circunstancias demográficas o extra demográficas que le dan sus rasgos identitarios. Efectivamente,

son los distintos factores (como el sexo, la edad, el estado civil, la situación laboral, el grado de cualificación educativa alcanzada u otras circunstancias sociales, económicas, culturales y políticas), sumado a las características del medio donde vive la población, los que inciden en la definición del perfil poblacional de las comunidades. Parámetros que habilitan conocer las características socio territoriales a través de indicadores sumamente útiles a la hora de efectuar cualquier tipo de planificación u organización de políticas públicas.

Se parte de entender que en la movilidad cotidiana se aborda la perspectiva analítica inscripta en lo que se conoce como sistema de transporte, vale decir, como aquel compuesto por una o varias modalidades que provee lo necesario para la movilización de personas, bienes o ambos a la vez (Federal Highway Administration, 1994). En su generalidad, un sistema de transporte incluye modos de carácter privado (automotor, motocicleta, bicicletas, etc.) y modos públicos (bus, taxi entre otros). Sin embargo, durante las últimas décadas, el concepto de transporte², centrado muchas veces en los modos que favorecen estos desplazamientos, fue dando lugar a un concepto más amplio y que comienza a prestar mayor atención a los sujetos usuarios, reales y potenciales, de los modos de transporte, bajo las premisas de lo que empezaría a conocerse como movilidad³. Para luego profundizar hacia conceptualizaciones referentes a la movilidad sustentable, entendida como aquella que tiende a minimizar las externalidades negativas, tanto ambientales como sociales, de los desplazamientos cotidianos.

En este contexto, investigaciones realizadas en ámbitos diversos se han volcado a los medios masivos de transporte, considerándolos como el medio sustentable por excelencia, ya que garantiza desplazamientos colectivos a bajo costo y reducen el impacto ambiental junto con otras externalidades negativas del transporte, como la congestión vehicular. Sin dejar de lado por ello la llamada 'movilidad verde o sustentable', que incluye además a los desplazamientos en bicicleta y a la movilidad peatonal (Banister, 2008; Miralles-Guasch & Cebollada, 2009; Heinen, 2011; Gutiérrez, 2012; Rey, 2007; entre otros).

El Transporte Público como medio sustentable por excelencia

El transporte público se destaca por su capacidad, en cuanto al volumen de pasajeros que pueden ser transportados, y por garantizar el uso del mismo a un menor costo y tiempo, siendo estos factores que potencian su uso. Aunque

² La Geografía de los Transportes puede definirse como el estudio de los sistemas de transporte y sus impactos territoriales Miralles-Guasch (2002) en Gutiérrez, 2012.

³ La movilidad cotidiana es entendida como la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado Miralles-Guasch (2002) en Gutiérrez, 2012.

su potencial sea positivo en la realidad no siempre resulta aplicable, ya que cualquier desequilibrio en la oferta del mismo puede representar restricciones de acceso para la población usuaria. Su presencia no está asociada a la cobertura y accesibilidad espacial o relativa a la derogación per cápita que implica sus costos. Los trabajos publicados, tal como ocurría con los modos privados, intentan en su mayoría explicar los factores que actúan o potencian el uso del transporte público, ya sea a través de modelos estadísticos y/ o métodos cualitativos que incorporan incluso la percepción del usuario como factor de alta significancia. También se encuentran aquellos estudios que intentan explicar el incremento en el uso de medios masivos en detrimento del uso del vehículo particular (Wardman, 2004; Paulley et al, 2006; Beirão et al, 2007; Gärling & Schuitema, 2007).

Dentro de los estudios referidos al transporte público no solo se encuentran investigaciones que intentan explicar la demanda y las dimensiones que contemplan, como las características demográficas, económicas, de la percepción, etc. (Cervero & Kockelman, 1997; Cervero, 2001; Cascetta & Papola, 2001; Souche, 2010). También se destacan aquellos trabajos centrados en la oferta del mismo, aunque son difíciles de hallar en el campo geográfico ya que en su mayoría provienen del campo de la ingeniería y centran su interés en la infraestructura circundante y otros aspectos físicos y materiales (Turquist & Bowman, 1980; Cohen & Morrison, 2004; Rietveld & Bruinsma, 2012; Di Giacinto et al, 2012).

Como fuera señalado anteriormente, la oferta está relacionada con la constitución interna del servicio, comprende la red (extensión, trazado, recorrido), la frecuencia de servicio, la infraestructura circundante (red vial) y el equipamiento, el cual entre otros elementos incluye la flota de vehículos, las paradas (stop) y la señalización (horizontal y vertical). Girardoti (2003), clasifica a la oferta en términos de:

- Infraestructura (planta fija)
- Material rodante (planta móvil)
- Sistema de control

El conjunto de estos elementos determinará, a su vez, los costos de transporte y los niveles de servicio. Es decir, que frente al intento de evaluar el mismo o tomar decisiones que afecten su planificación, estos componentes deben ser necesariamente tenidos en cuenta. A su vez, cada uno de ellos puede influir también en la estimación de la demanda de los sistemas de transporte. De allí que muchas veces sean ambas dimensiones (oferta y demanda) tratadas en conjunto.

Aun así, la demanda del transporte público ha sido el tópico predilecto de las investigaciones en transporte y más aún dentro de la Geografía, ya que involucran directamente a la población y su derecho a moverse en el territorio. Como tal, debe conocerse y estimarse no sólo para la mejora de la oferta en términos de rentabilidad y eficacia sino sobre todo para su correcta planificación como servicio público. En este contexto, el análisis y evaluación de la oferta resulta imprescindible. Una primera descripción del trazado de la red del transporte público, la localización, distribución espacial y el entorno próximo de las paradas, resultan componentes básicos al momento de abordar una planificación integral del servicio.

La visión geográfica cumple un rol elemental ya que la oferta analizada simplemente desde su aspecto estructural puede ser limitada. La vinculación de la oferta con el territorio es lo que facilita su intervención, y en este sentido, el análisis espacial junto con los Sistemas de Información Geográfica (GIS) favorecen las tareas de localización, sistematización de datos, representación y diagnóstico, destacando componentes territoriales que la definen con mayor precisión. Ante cualquier tarea de planificación del transporte es necesario conocer la oferta del servicio, porque en base a ello será posible determinar aciertos y desequilibrios existentes en la red, distribución de paradas y cobertura de las líneas. En el caso de los transportes, este debe ser uno de los primeros pasos hacia una planificación territorial eficiente.

La periferia vista desde la movilidad cotidiana

La periferia es entendida como la franja de ancho variable, contigua al límite establecido por el ejido municipal donde operan lógicas diferenciales —antagónicas y/o complementarias— pero en disputa por el suelo urbano. Estos hechos pueden aparecer claramente manifiestos o de manera difusa, pero perceptibles por determinados indicios relativos a culturas y usos relacionados con funciones urbanas y/o rurales; o bien, en un estadio de transición (Rey, 2022). Tal lo expuesto más arriba, este trabajo pretende caracterizar aspectos relevantes de los perfiles de movilidad y patrones de viaje de la población residente en el.

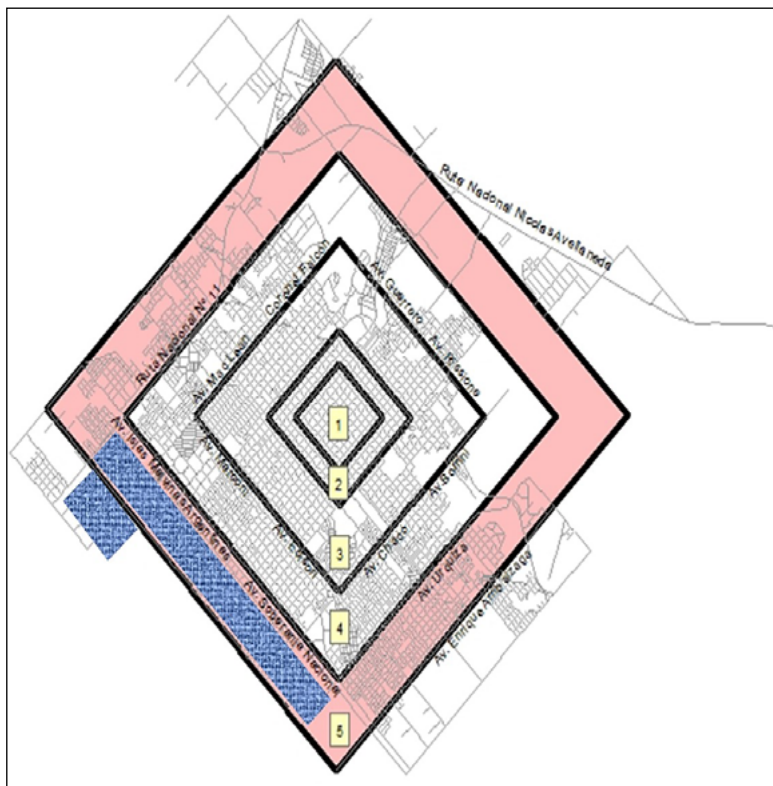


Figura 1. Área de estudio. Corona 5, periferia de la Ciudad de Resistencia, Chaco.

Fuente: Elaboración propia, año 2016.

La caracterización tanto de perfiles como patrones recurrentes permite identificar escenarios prioritarios de intervención en materia de transporte público y ordenamiento territorial. Los perfiles de movilidad tienen como objetivo identificar grupos de movilidad vulnerable. Bajo el entendimiento de que la planificación del transporte es necesaria en todos los contextos, pero lo es aún más relevante en áreas de vacancia generalmente ubicadas en la periferia del área urbanizada. En términos de políticas públicas, es prioritario garantizar el acceso y condiciones adecuadas del servicio público a grupos poblacionales más desprovistos de servicios básicos de toda índole. Por ello, alcanzar un diagnóstico territorial que refleje viajes recurrentes en entornos vulnerables, es el fin último de este trabajo.

Rey (2021) propone abordajes desde la perspectiva académica con la intención de indagar los procesos de inclusión/exclusión socio-territorial. Su trabajo

empírico lo realiza en el ejido urbano de Resistencia, en particular en algunos asentamientos espontáneos en sentido de la planificación o irregulares en función de los aspectos legales, que se caracterizan por ocupar terrenos sin soporte urbano (sin los servicios mínimos e indispensables en términos de desarrollo para que las personas vivan con dignidad). En dicha publicación realiza un análisis crítico a la concepción liberal de la mercantilización de la ciudad que lleva a una distribución diferencial de la ocupación del espacio. En el estudio de caso describe la forma en que operan estos procesos, con sus consecuentes efectos socio-espaciales y sus respectivas configuraciones territoriales.

Metodología. Procedencia de datos utilizados: encuesta origen/destino (EOD)

El propósito de la investigación fue identificar perfiles y patrones de viaje que permitieron describir escenarios peculiares dentro de la ciudad de Resistencia, Chaco. En el marco de un abordaje metodológico cuantitativo, se realizó la consulta de fuentes de datos diversas y de distinta procedencia; así como técnicas adecuadas como la implementación de una encuesta de movilidad domiciliaria que se valió de un cuestionario específico, insumo esencial que permitió describir las particularidades de movilidad cotidiana del área de estudio.

Fuente de Información Primaria: Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO)

El instrumento principal de relevamiento de información primaria consistió en el diseño y la realización de un cuestionario que habilitó la aplicación encuestas de movilidad domiciliaria durante el período 2015-2016 en el sector sur de Resistencia, específicamente en la corona 5 (Figura 1). Las encuestas permitieron recolectar datos en torno a los desplazamientos cotidianos de la población residente en la periferia, que en este contexto alude a la denominación de “viajes” realizados entre un origen y un destino, dado de manera preferencial por personas encuestadas. De este modo, se obtuvieron, entre otros datos: los modos de transporte más utilizados, costos que insume la utilización de dicho transporte en instancias de los traslados, frecuencias, etc.; junto con información demográfica y socio-económica del hogar —utilizado como congregante del grupo de personas identificadas en cada vivienda dentro del área seleccionada como muestra—. En tanto que “personas”, se refiere a cada uno de los que se reconocen como integrantes del hogar. En el apartado de personas se relevó información individual en torno a edad, sexo, ocupación principal, etc.

De la encuesta domiciliaria de movilidad en cuestión, resultaron 495 hogares visitados y encuestados. Se contabilizó un total de 1.965 personas en un rango

etario de 0 a 90 años. De los cuales al considerar únicamente a las personas con 5 y más años de edad, resultaron 1.674 viajes realizados.

Es oportuno mencionar que la decisión de contabilizar a las personas con 5 y más años de edad, obedece a un criterio inscripto dentro de políticas públicas que devienen de la Ley Nacional de Educación (LEN, 2006) que en el ARTÍCULO 16, expresa que:

La obligatoriedad escolar en todo el país se extiende desde la edad de cinco (5) años hasta la finalización del nivel de la Educación Secundaria. El Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología y las autoridades jurisdiccionales competentes asegurará el cumplimiento de la obligatoriedad escolar a través de alternativas institucionales, pedagógicas y de promoción de derechos, que se ajusten a los requerimientos locales y comunitarios, urbanos y rurales, mediante acciones que permitan alcanzar resultados de calidad equivalente en todo el país y en todas las situaciones sociales.

Vale decir, son personas que deben trasladarse para cumplir con la escolaridad obligatoria.

Instrumento captura de datos: Cuestionario

Durante la tarea de trabajo de campo, el cuestionario (Figura 2) fue aplicado siempre a una persona identificada como referente mayor de edad, jefe de hogar reconocida por sus miembros o aquella persona que asumió en ese momento dicho rol. Como fuera mencionado previamente, la estructura del cuestionario comprendió tres segmentos: HOGAR, PERSONAS y VIAJES.

ENCUESTA DE MOVILIDAD DOMICILIARIA
PROYECTO SPU – GEMSIT

ENCUESTADOR Nº
ENCUESTA Nº
FECHA
ZONA:

IDENTIFICADOR DEL HOGAR

CALLE	Nº	BARRIO
-------	----	--------

HOGAR

1. Tipo de Vivienda (POR OBSERVACIÓN)

Casa	
Departamento/Aquiler	
Casilla/rancho	
Pieza de inquilinato	
Otro	

2. Vehículos disponibles en el hogar (REGISTRAR UNO A UNO)

VEHÍCULO	CANTIDAD
Auto	
Camioneta	
Camión	
Motocicleta	
Ciclomotor	
Bicicleta	
Carro	

3. Ingresos Totales (SE DAN LAS OPCIONES)

Menos de 1.000\$	
Entre 1.000 y 3.000\$	
De 3.000 a 5.000\$	
De 5.000 a 7.000\$	
Más de 7.000\$	
No contesta	

4. Gastos del Hogar

-Cuánto gasta el hogar en movilidad, alimentos y vivienda en un mes?

PERSONAS



ID	RELACION CON JEFE DE HOGAR	EDAD	SEXO	ESTUDIOS	OCCUPACION PRINCIPAL	OBRAS SOCIALES	PLAN SOCIAL
	Jefe de hogar						
	Cónyuge						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Hija/a / hijastro/a						
	Nieto/a						
	Nieto/a						
	Nieto/a						
	Madre/padre						
	Hermano/a						
	Yerno/huena						
	Suegro/a						
	Otro pariente						
	Otro no pariente						

5. Cantidad de miembros en el hogar?

ESTUDIOS	
Primaria Incompleta	1
Primaria Completa	2
Secundaria Incompleta	3
Secundaria Completa	4
Tercario	5
Universitario	6
Post-Universitario	7
Sin Estudios	8

OCCUPACION PRINCIPAL	
Trabajador del Estado	1
Trabajador Privado	2
Trabajador por su Cuenta	3
Desocupado	4
Estudiante	5
Amo de Casa	6
Jubilado	7
Changas/Temporario	8

6. Hay algún miembro del hogar con capacidad diferente -REGISTRAR NÚMERO DE PERSONAS EN CADA CATEGORÍA-

Ninguna	
Motora	
Mental	
Visual	
Auditiva	
Habla	
Otra	

VIAJES

Se encuestará el viaje con mayor regularidad y frecuencia realizado durante la semana transcurrida por cada miembro del hogar.

Por ej: escuela, trabajo, hospital – SOLO RESPONDEN MAYORES DE 4 AÑOS-

ID PERSONA	MOTIVO VIAJE	DESTINO VIAJE	FRECUENCIA VIAJE	MODOS UTILIZADO	HORA INICIO (h:min:seg)	DURACION TOTAL (h:min:seg)
	Estudios	Dentro del Barrio	1 vez por semana	Transporte Publico		
	Trabajo	A otro Barrio	2 veces por semana	Auto		
	Salud	Al Centro	3 veces por semana	Motocicleta/ciclomotor		
	Compras	A otra Ciudad	4 veces por semana	Remis/taxi		
	Oficio		5 veces por semana	Bicicleta		
	No viaja		Más de 5 veces por semana	Carro		
	Otros (Especificar)		Menos de 1 vez por semana/eventualmente	A pie		

Figura 2. Cuestionario de encuesta de movilidad domiciliaria.

Fuente: Elaboración propia, año 2016.

Principales resultados

Esta investigación utiliza métodos referenciales procedentes de organismos públicos que dirigen, entre otras cuestiones metodológicas, la homologación de términos conceptuales fundamentales para definir las expresiones que nos convoca en esta oportunidad. Dichos términos se hallan inscriptos en lineamientos del Instituto Nacional Estadística y Censos (INDEC) de la República Argentina; más precisamente, en los operativos censales de población, hogares y viviendas, que básicamente consiste en recoger y compilar datos sobre los principales aspectos demográficos, sociales y habitacionales de la población del país en un momento determinado (y, es tradicionalmente la fuente básica de suministro de esos datos). El Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas es el operativo estadístico de mayor envergadura que lleva a cabo nuestro país y que permite la sistematización integrada del conjunto de estadísticas socio-demográficas, en lo que se denomina Sistema Estadístico Nacional. Atendiendo a conceptos homologados por el INDEC se utilizan aquellos que designan personas, hogares y viviendas.

Perfiles de movilidad

Para referir a perfiles de movilidad se debe considerar:

Resultaron en total 1.965 personas encuestadas. Los resultados se expresan por género y en grupos de edades relacionados con los segmentos de participación económica. Siendo de "5 a 18" (población en edad escolar obligatoria); "19 a 30"; "31 a 60" (PEA) y "61 años y más" (adultos mayores/pasivos).

Se destaca que más del 50% de la población total del área de la muestra está representada por quienes se identifican como hombres (ver Tabla1).

sexo	Grupo edad	Cantidad de personas	Cantidad de personas en %
Femenino	0 a 4	64	3,3
	5 a 18	280	14,2
	19 a 30	230	11,7
	31 a 60	308	15,7
	61 y mas	55	2,8
Masculino	0 a 4	102	5,2
	5 a 18	325	16,5
	19 a 30	237	12,1
	31 a 60	316	16,1
	61 y mas	48	2,4
Total general		1965	100,0

Tabla 1. Características generales de las personas.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el correspondiente grupo etario, alrededor del 30% poseen entre 5 a 18 años y según la pirámide de población (Figura 3) refleja un mayor porcentaje de varones. Es observable que en el grupo de edades entre 31 a 60 años (32%) se equipara la proporción entre varones y mujeres, mientras que en el caso de personas mayores (de 61 años y más) se advierte un leve predominio de mujeres. Estas características dan cuenta de un área compuesta por población joven que en su mayoría residen en barrios construidos bajo la lógica de la necesidad instalados durante las últimas décadas, denominados por algunos autores como “asentamientos informales”.

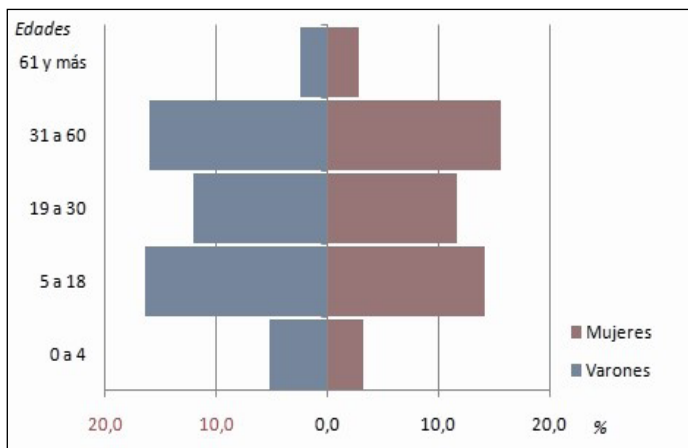


Figura 3. Pirámide de población por grandes grupos de edades.

Fuente: Elaboración propia.

Ocupación principal de las personas

En cuanto a la ocupación principal de las personas encuestadas (Tabla 2), predominan los “estudiantes” con alrededor del 36% del total, seguido por las amas de casa, quienes representan casi el 14%. En cuanto a la categoría “trabajador”, si bien en total representan un 36% del total, al desagregar en función de si se es “trabajador por cuenta propia”, si realiza “changas o trabajo temporario”, si es “trabajador del Estado” o “trabajador privado”, se advierte que: el 12% del total de personas es “trabajador por su cuenta”; en un 7% realiza “changas” para vivir o actividades temporales; y solo el 16% presenta estabilidad laboral (estatal o privada).

Ocupación final												
sexo	gru- po edad	Estu- dian- te	Traba- jador por su Cuen- ta	Traba- jador del Esta- do	Chan- gas/ Tem- pora- rio	Traba- jador Priva- do	Ama de Casa	Jubi- lado	Pen- sio- nado	Des- ocu- pado	No Con- testa	Tot- al ge- neral
Fe- me- nino	0 a 4	15									49	64
	5 a 18	265					6			6	3	280
	19 a 30	51	30	30	5	10	84			20		230
	31 a 60	6	54	61	6	10	159	5		7		308
	61 y mas		4	4			17	30				55
Mas- culi- no	0 a 4	20									82	102
	5 a 18	307	1		7	1				6	3	325
	19 a 30	30	58	33	62	33	2		1	17	1	237
	31 a 60	6	95	76	64	51	1	15		8		316
	61 y mas	1	2	3	3	2		34		2	1	48
Total general		701	244	207	147	107	269	84	1	66	139	1965

Tabla 2. Ocupación principal de las personas encuestadas.

Fuente: Elaboración propia.

Amerita una consideración particular sobre la población que se identifica con ocupación principal “trabajador”, en razón de que los resultados arrojan un 36% a esta categoría. Aunque en su composición porcentual se advierten grandes disparidades y con ello, un alto grado de vulnerabilidad dadas las precarias condiciones laborales que hacen a este grupo (cuentapropistas, “changas”, etc.). Finalmente, el 4% de las personas son jubiladas y el 3% de las personas encuestadas se declara “desocupado/a”.

Hogar

Del total de los 495 hogares encuestados, más del 60% estaba compuesto por 2 a 4 personas, seguidas de hogares con 5 a 7 habitantes (30,1%). De estos hogares, alrededor del 30% percibía en el año 2016, ingresos superiores a \$7.000. Mientras que cerca del 19% de los hogares de la muestra percibían los intervalos de ingreso más bajos, de hasta \$3.000.

A fin de equiparar proporciones en términos de ingreso entre los años en que fueron obtenidos los datos y la actualidad, se optó por mantener su equivalencia en dólares⁴ (2015). Siendo el intervalo de mayor ingreso (7.000\$), correspondiente a 105 USD, mientras que el de menor ingreso (3.000\$) a 47 USD (Tabla 3).

MERCADO DE CAMBIOS - COTIZACIONES CIERRE VENDEDOR		
Dólar Estadounidense		
Fecha	TIPO DE PASE EN DOLARES (por unidad)	TIPO DE CAMBIO MONEDA DE CURSO LEGAL (por unidad)
29/11/2016	-----	15,7

Tabla 3. Cotización de moneda.

Fuente: Banco Central de la Nación Argentina.

Viajes

El concepto de “viaje” se toma de los aportes realizados por el Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas intermedias (PTUMA, 2011) desarrollada por el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación para nuevas áreas metropolitanas, entre las que se encuentran Santa Fe-Paraná, Neuquén-Cipolletti, Salta y Resistencia-Corrientes. Los objetivos generales del proyecto giraron en torno al mejoramiento de la calidad y sostenibilidad de los sistemas de transporte urbano, priorizando las modalidades de transporte público. En este marco se realizaron las encuestas de movilidad domiciliaria identificando origen/destino de los traslados identificadas con las siglas EOD, analizadas en este trabajo.

La EOD considera “viaje” a cada movimiento en un sentido entre un punto de origen y otro de destino a lo largo de un recorrido por un determinado motivo, realizado por cada integrante del hogar residente en esa vivienda, con un desplazamiento mayor a 400 metros. Los viajes pueden ser realizados a pie o utilizando medios de transporte (automóvil, colectivo, bicicleta, etc.), y el tiempo de referencia para los viajes es de lunes a viernes (hábiles). Los traslados se segmentan en: viajes ocupacionales (relacionados con la actividad principal u

⁴ Se utiliza como referencia la moneda estadounidense o dólar americano, de curso legal de Estados Unidos, sus dependencias y otros países, por tratarse de una de las monedas de reserva internacional reconocida, cambiabile y comparable en gran parte del mundo por ser la más utilizada en las transacciones internacionales. Dicha condición la transforma en una divisa de referencia mundial que la ha convertido en la moneda oficial de varios países y la moneda de facto en muchos otros, que utilizan su papel moneda para las transacciones corrientes o dan un tipo de cambio fijo a sus divisas nacionales respecto al dólar.

ocupación de las personas, desplazamientos por trabajo, por estudio, etc.) y viajes personales (el resto de los motivos de viajes, razones de atención de la salud, trámites, compras, pasear o descansar, etc.).

En relación al grupo etario, conceptualmente quedan excluidos de este análisis las personas menores a 5 años de edad y las personas que no declararon información sobre el viaje realizado, siendo 1.674 personas que representan el 85% del total de personas encuestadas. Más del 50% de los viajes, fueron realizados por hombres. La mayor participación de viajes se dio en grupos de edades de 5 a 18 años (35%), de 31 a 60 años (34%) y de 19 a 30 años (25%).

Relación ingresos del hogar y cantidad de viajes

Una consideración particular está dada entre la relación de los ingresos del hogar y la cantidad de viajes, a fin de evaluar qué hogares realizan más viajes y si esto guarda relación con sus ingresos. En este sentido, se advierte que el 40% de los viajes declarados corresponde a hogares cuyo ingreso mensual es de hasta 78 USD. Casi un 33% corresponde a viajes de hogares con más de 105 USD de ingreso mensual. Es decir, los hogares que más viajan son aquellos de mayores ingresos (Tabla 4).

Intervalo de ingresos mensuales en \$	Cantidad de viajes	Cantidad de viajes en %
Menos de 1.000	24	1,4
Entre 1.000 y 3.000	263	15,7
De 3.000 a 5.000	380	22,7
De 5.000 a 7.000	376	22,5
Mas de 7.000	548	32,7
No Contesta	83	5,0
Total general	1674	100,0

Tabla: 4. Viajes e ingreso mensual del hogar.

Fuente: Elaboración propia.

Un perfil de movilidad reúne características demográficas y socioeconómicas. Por ello, las variables "edad", "sexo" y "ocupación principal de la persona que viaja" describirán los perfiles del área de estudio. Los grupos de edades están relacionados con la variable "ocupación principal de la persona que viaja", de esta forma, se obtuvieron las siguientes categorías: "estudiante"; "trabajador"; "ama de casa" y "jubilado", etc.

Ahora bien, del universo de los viajes realizados resulta necesario sugerir un escenario prioritario para políticas públicas de transporte y movilidad en el área de estudio, a partir de alguna pista que nos permita encontrar grupos con mayor vulnerabilidad social. Así, por ejemplo, el ingreso mensual de los hogares permitiría definir categorías de los grupos sociales que viajan.

Perfiles de movilidad identificados

Resultan, entonces, 4 perfiles de movilidad a partir de variables “ocupación principal” según estructura por “edad” y “sexo”, tales como: Estudiante, Trabajador, Ama de casa y Jubilado. Los resultados se presentan teniendo en cuenta los viajes más predominantes en el área de estudio.

De este modo a partir de los datos obtenidos de la encuesta de movilidad aplicada, resulta lo siguiente:

- estudiante: con edades de entre 5 a 18 años, seguidos por edades de entre 19 a 30 años, y predominio de hombres.
- trabajador/a: con edades de entre 19 a 30 años, seguidos por edades de entre 31 a 60 años con marcado predominio de hombres.
- ama de casa: con edades de entre 19 a 30 años, seguidos por edades de entre 31 a 60 años con total mayoría de mujeres.
- jubilado/a: con edades de entre 61 años y más. Marcado predominio de mujeres.

Patrones de movilidad: características de los viajes

Los patrones de movilidad hacen referencia a determinadas asociaciones que se dan en el territorio. En este caso, propias de los desplazamientos cotidianos y que responden a dinámicas específicas del lugar y de los perfiles de movilidad que reúne. Aspectos tales como motivo de los viajes, frecuencia, duración y elección modal hacen a la conformación de un determinado patrón de movilidad.

Para determinar los patrones de movilidad, se sugiere tener en cuenta una primera relación entre la ocupación principal y el motivo de viaje (Tabla 5), así resultan: Estudiantes/estudio, Trabajador/trabajo, Ama de Casa/Varios y Jubilado/salud. La segunda relación establecida, a partir de las variables intrínsecas del viaje, refieren a destino, duración, frecuencia y modo de transporte. Esta última relación permitió cuantificar los viajes más recurrentes expresados en cada uno de los perfiles y con ellos construir escenarios prioritarios de planificación territorial.

1. Viajes realizados por “estudiantes”, en su mayoría hombres, en edades de 5 a 18 años. Casi el 60% con destino “dentro del barrio” y “a otro barrio”. Los

modos utilizados son “a pie” y “en motocicleta”, en su mayoría la duración del viaje alcanza los 15 minutos, con una frecuencia de “5 veces por semana”.

2. Viajes realizados por “trabajadores”, en su mayoría hombres, en edades de 19 a 30 años y de 31 a 60 años. Con destino “a otro barrio” y “al centro”. Los modos utilizados son “en motocicleta” y “transporte público”, la duración del viaje alcanza los 30 minutos y una frecuencia predominante de “más de 5 veces por semana”.
3. Viajes realizados por personas “jubiladas”, predominan por motivo de salud, en su mayoría fueron realizados por mujeres en edades de 61 y más. Con destino “al centro”. El modo utilizado es “transporte público”, en su mayoría la duración del viaje alcanza los 30 minutos y con una frecuencia predominante de “3 veces por semana”.
4. Viajes realizados por “amas de casa” por motivos varios (acompañamiento, compras, trámites, recreación, salud), mujeres de entre 19 a 30 y 31 a 60 años (67%). Los viajes más recurrentes representan el 40% con destino “al centro” y “a otro barrio”. El modo utilizado es “transporte público” y “motocicleta”, con una duración del viaje de 30 minutos y una frecuencia predominante de “4 y 2 veces por semana”.

Ocupación principal: Estudiante y Motivo del viaje: Estudio (Total de viajes: 270)				Total general: 157 viajes (58%)	Total general: 157 viajes Com- posi- cion en %	Sexo			
						Fem- e- ni- no	%	Mascu- li- no	%
Destino	Modo	Duración	Frecuencia			5 a 18		5 a 18	
Dentro del barrio	A pie	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	43	27,38	18	11,46	25	15,92
Dentro del barrio	Motocicleta/ciclomotor	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	10	6,36	4	2,54	6	3,82
A otro Barrio	A pie	16 a 30 minutos	5 veces por semana	20	12,73	7	4,45	13	8,28
A otro Barrio	A pie	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	25	15,92	13	8,28	12	7,64
A otro Barrio	Motocicleta/ciclomotor	Hasta 15 minutos	5 veces por semana	59	37,57	23	14,64	36	22,92
Total general				157	100	65	41,40	92	58,59

Tabla 5. Ocupación principal y motivo de viaje.

Fuente: Elaboración propia.

Uno de los aspectos destacables hallados en la investigación refiere a los destinos de los viajes. El 40% de ellos se dirigen al centro de la ciudad de Resistencia, que tiene como hito referencial la Plaza 25 de Mayo de 1810; en tanto que el 60% de los viajes se realizan a “otro barrio” o dentro del propio barrio (20% dentro del barrio y 40% a otro barrio).

Esta información reviste de interés particular, especialmente en relación con potenciales políticas públicas que contemplen lineamientos de planificación territorial relativa al transporte público, por ejemplo: que el mayor porcentaje de los viajes se concentra en aquellos con destino a otro barrio y no principalmente hacia el centro de la ciudad, como se presumía. Es decir, que la atracción de la centralidad en la direccionalidad de los viajes cotidianos no sería una realidad en la periferia Sur de Resistencia. Este aspecto no resulta una cuestión menor si se considera que la oferta de transporte público se contrapone a las prácticas de movilidad identificadas en este sector de la ciudad, pues no responde al patrón de destinos identificados, condicionando con ello su uso (real y potencial) por parte de la población.

Transporte Público

Dado que uno de los objetivos del trabajo fue diagnosticar la situación del transporte público en el área periférica de la ciudad de Resistencia (a fin de detectar características que potencian o restringen su uso), el cuestionario incluyó un apartado específico donde se registraron a los usuarios del transporte público y las características de estos viajes. Siendo las más relevantes:

a) Accesibilidad al Transporte Público

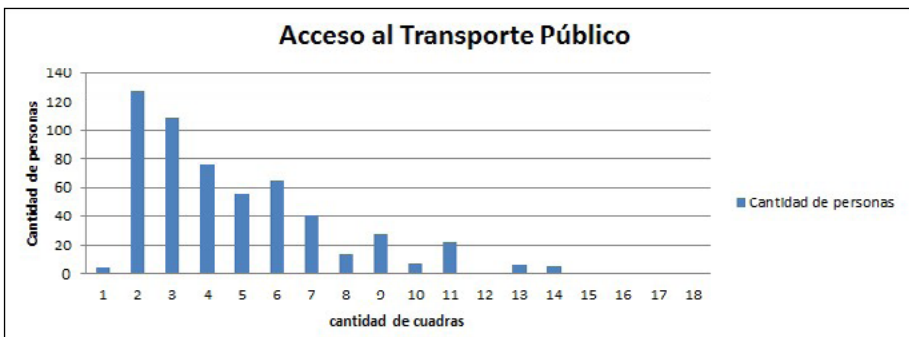


Figura 4. Acceso al transporte público.

Fuente: Elaboración propia.

La accesibilidad al transporte público (Figura 4), refiere en una de sus dimensiones a las garantías de acceso al servicio a través de la disponibilidad de

paradas próximas a los usuarios. De los resultados de la encuesta se desprende que predominan aquellos usuarios que poseen paradas en un radio de 200 a 300 metros de su domicilio, aunque se registraron casos (%) donde se caminan 6 y hasta incluso 11 cuadras. Esta situación puede estar relacionada a la escasa oferta de transporte público que cubre el interior de los barrios, situación que obliga a la población a desplazarse hacia los accesos en ruta (en proximidades a la Ruta Nacional N°11 y de las avenidas de circunvalación Malvinas y Soberanía Nacional) en donde la frecuencia de servicios es mayor.

Eficiencia del servicio en función de parámetros establecidos

Entre los parámetros establecidos para determinar la eficiencia del servicio se pueden mencionar:

- **Confort del transporte público:** las paradas del área de muestra no poseen en su mayoría señalización ni garita, elementos que no sólo afectan la comodidad y potenciarán su uso, sino que aseguran uno de los factores de uso más relevantes para los usuarios: la seguridad y el resguardo (Tabla 6).

Señalización	Garita		
	No	Si	No Contesta
No	306	83	0
Si	47	122	0
No Contesta	0	0	4

Tabla 6. Confort del transporte público: señalización y garitas de paradas.

Fuente: Elaboración propia.

- **Tiempos de viajes en transporte público:** estos incluyen la espera en la parada (asociada a la frecuencia del servicio) y la duración del viaje (afectada por la distancia, congestión vehicular, etc.). La valoración del tiempo no es un factor menor. Es uno de los componentes de la movilidad de mayor consideración por parte de los usuarios de transporte y junto con los costos asociados, pueden determinar un aumento en la demanda del servicio.

Como puede observarse en la Figura 5 referida al tiempo de espera en la parada, predominan las esperas de entre 6 y 15 minutos, seguidas por las de 26 a 35 minutos.



Figura 5. Tiempo de espera en la parada.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la duración del viaje en transporte público, predominan los viajes de entre 16 a 30 minutos seguidos por los de 31 a 45 minutos. Estos umbrales de tiempo, generalmente están asociados a los viajes con dirección periferia-centro y viceversa (Figura 6).

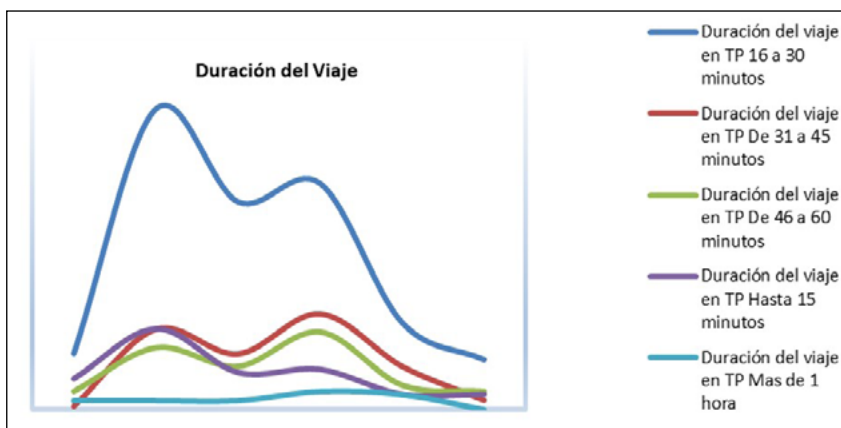


Figura 6. Duración del viaje.

Fuente: Elaboración propia.

Se asume que una disminución en el tiempo de espera y de viaje por parte del servicio, aumentaría las probabilidades de mayor uso del servicio por parte de la población. Uno de los factores de mayor incidencia en las decisiones por parte de la población acerca del uso potencial del transporte público, está asociado a los costos (\$) y, por ende, a los niveles de ingreso que pueden convertirse en un indicador indirecto de esta situación.

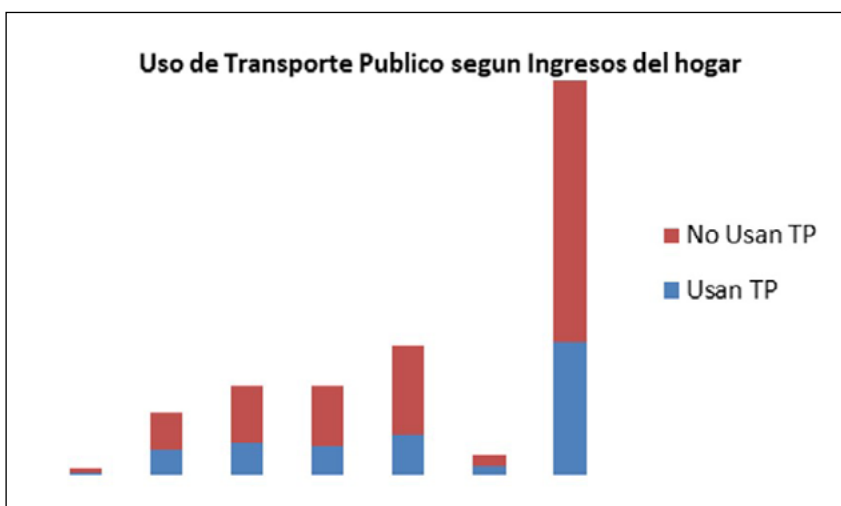


Figura 7. Uso de transporte público según ingresos del hogar.

Fuente: Elaboración propia.

La Figura 7, alude a la relación uso de Transporte Público según ingresos del hogar, donde se advierte claramente una tendencia según la cual los hogares de menores ingresos no utilizan transporte público. Es decir, existe una directa relación entre el costo del transporte público y su utilización, y éste es mayor solamente en los hogares con ingresos más altos.

Las características resultantes que destacamos como prioritarias, revelan que la población que utiliza mayormente el transporte público, está conformada por:

- Mujeres amas de casa en edades medias (31 a 60 años) que se trasladan al centro de la ciudad por motivos varios.
- Estudiantes que se trasladan al centro con una frecuencia de 5 veces por semana.

Mientras que el uso de la motocicleta se identifica con:

- Hombres trabajadores por su cuenta en edades medias (19 a 60 años), que se trasladan principalmente a otro barrio con una frecuencia de 5 o más veces por semana.

En términos generales, la población del área muestra que se moviliza en motocicleta responde a ciertas características generales:

- Hombres: en edades de entre 31 a 60 años, seguidos por edades de entre 19 a 30 años.
- Trabajadores por su cuenta y Estudiantes.
- Viajes principalmente a otro barrio seguido por viajes al centro.
- Población con primario incompleto, seguido de secundario incompleto.
- En hogares con ingresos de más de 7000 pesos seguidos por ingresos medios de entre 5000 y 7000 pesos.

Consideraciones finales

A modo de conclusión y luego de analizar los principales resultados obtenidos a través de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria realizada, resulta oportuno sintetizar algunos aspectos clave.

Necesidad de un nuevo planteamiento conceptual a partir de la periferia de ciudades Intermedias

En relación con esta distinción teórica, resulta importante destacar que el foco en los espacios de la periferia no implica la reproducción de aquellas visiones que contraponen centro-periferia de la ciudad, sino que apunta al análisis de los vínculos existentes en la construcción y reproducción relativos al lugar desde la perspectiva de la movilidad cotidiana de la población. Estudiar la movilidad por su parte, trasciende el análisis de sistemas y redes de transporte, forma y modelos urbanos. Aunque necesariamente se asocia a cada uno de estos conceptos, se considera necesario concentrar el interés en la movilidad de las personas.

El hecho de trasladarse al lugar elegido se traduce en las condiciones del viaje entre las cuales se puede mencionar el disponer de vehículo y su coste (dinero) para llegar al o los sitios de destino, conforme un tiempo y un espacio de desplazamiento determinado. Emprender y concretar el viaje dependerá de una serie de condicionantes donde subyacen igualdad o desigualdad de oportunidades que se reflejan en la manifestación de la movilidad cotidiana objeto análisis.

Frente a ello, la necesidad de construir lineamientos prioritarios factibles de ser implementados en un determinado contexto social debería ser lo esperado.

Origen-destino de los viajes (periferia/periferia)

En términos generales puede observarse parámetros claros y reiterados en los viajes realizados, los cuales se ajustan al área de la muestra, es decir la periferia. La duración de los mismos responde al factor distancia, pero también al modo predominante del transporte utilizado, por ejemplo: uso de motocicleta, así como también el destino (centro y otros barrios). Sin dudas, considerar al viaje como unidad de análisis nos permite evaluar patrones espaciales reiterados y afectados por condiciones socio-económicas propias del área muestra. Estos patrones a su vez, se ven reflejados a través de perfiles de movilidad identificados en base al cruce de resultados.

Relación ingresos-modos de transporte (reflexionar sobre ingresos/costos y usos de TP/tenencia motocicleta/oferta de TP)

En cuanto a las características de los viajes que no se realizan en transporte público, podemos observar que tienen como destino principal otros barrios; dentro del barrio; y en tercer lugar, el centro de la ciudad. Siendo este un claro patrón de movilidad sostenido por modos privados de transporte, entre los cuales predomina la motocicleta; seguida por la movilidad peatonal, la que fuera explicada por los destinos predominantes que también se hallan dentro del mismo barrio.

En términos de ingreso, predominan hogares que perciben entre el 2do intervalo de ingresos más bajos. Situación que se detecta como alarmante si consideramos que alrededor del 50% de los gastos totales del hogar corresponden a gastos de movilidad. Los gastos que demandan la movilidad cotidiana resultan significativos dentro de la planificación familiar. De allí la importancia de contar con medios públicos accesibles (espacial y económicamente) que aseguren el derecho a movilizarse de la población. Si observamos los resultados, se advierte claramente la tendencia según la cual los menores ingresos no utilizan transporte público. Es decir, existiría una directa relación entre el costo del transporte público y su utilización, y éste es mayor solamente en los hogares con ingresos más altos.

Accesibilidad de acceso a la motocicleta (mercado de ciudad intermedias, NEA) / Falta de conectividad del TP entre barrios

Como puede advertirse, el vehículo predominante en los hogares de la muestra es la motocicleta, seguido de bicicletas y luego el automóvil. Estos resultados

condicen con la hipótesis previa en la cual uno de los patrones de movilidad predominantes en los viajes periferia centro son realizados en moto. Situación que refleja no solo escenarios de vulnerabilidad de sus usuarios en términos de seguridad vial sino también la falta de ofertas de transporte alternativos y más seguros como el transporte público. Este patrón de viaje fuertemente condicionado por los costos de movilidad, vuelve a la motocicleta el medio de transporte más económico y esta condición no es menor si se tienen en cuenta los niveles de ingreso de la población del área muestra.

En tanto, aquellos que utilizan el servicio de transporte público de manera cotidiana no revelan condiciones óptimas de movilidad: por un lado, en relación a las cuadras caminadas a las paradas y su estrecha vinculación con la accesibilidad al servicio, la cual puede establecerse como ineficiente. Por el otro, el estado de las paradas y su equipamiento básico (resguardo, señalización, etc), la duración de la espera en la parada y durante el viaje, etc. Se asume que una disminución en el tiempo de espera y de viaje por parte del servicio, aumentaría las oportunidades de uso del servicio por parte de la población.

El análisis de los resultados en el área de estudio da cuenta de desequilibrios territoriales en torno a la relación espacio-tiempo y confirma la necesidad de inclusión del componente temporal en los estudios de movilidad y específicamente, los referentes al transporte público.

Frente a lo expuesto, puede afirmarse que en el sur de la ciudad de Resistencia, las características socio-económicas acentúan las disparidades y potencian contextos de segregación espacial. En consonancia con estas características, las políticas de planificación urbana deberían atender este tipo de estudio, a los efectos de orientar decisiones tendientes a la reducción de desequilibrios territoriales, incluyendo los costos asociados al transporte como una variable significativa al momento de planificar la oferta de transporte público.

Referencias bibliográficas

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, (15)2, 73-80.
- Cardozo, O., Gómez, E. y Parras M. (2009). Teoría de Grafos y Sistemas de Información Geográfica aplicados al Transporte Público de Pasajeros en Resistencia (Argentina). *Revista Transporte y Territorio*, (1), 89-111.
- Cardozo, O.; Da Silva, C. y Gómez, E. (2015). Modelos para la estimación de la demanda en transporte público. En Buzai, G.D.; Cacace, G.; Humacata, L.; Lanzelotti, S. (comp.) *Teoría y métodos de la Geografía Cuantitativa* (pp. 89-111). Mercedes: MCA Libros.

- Federal Highway Administration (FHWA) (1994). *Glossary of Transportation Terms*. Disponible en: <https://www.fhwa.dot.gov/ipd/glossary/>
- Gómez, E (2018). Elaboración de atlas digitales como herramientas del desarrollo territorial. *Contexto*, (1), 31-38.
- Gómez, E. (2017). Evaluación de la oferta del servicio de transporte público utilizando análisis espacial en la ciudad de Corrientes, Argentina. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*, La Paz, Bolivia. Disponible en: <http://www.geografia.umsa.bo/documents/437373746/0/XVI+EGAL>
- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *Actas del XV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*, Buenos Aires, Argentina.
- Parras, A. y Gómez, E. (2015). Tiempo de viaje en Transporte Público. Aproximación conceptual y metodológica para su medición en la ciudad de Resistencia. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 66-79.
- Parras, M. (2014). *Accesibilidad espacio-temporal al transporte público de pasajeros en la ciudad de Resistencia (Chaco, Argentina). Abordaje desde la geografía aplicada basado en el uso de Sistemas de Información Geográfica*. Tesis de Maestría en Teledetección y Sistemas de Información Geográfica. Facultad de Agronomía — UNICEN. Azul, Buenos Aires.
- Rey, C y Cardozo O. (2007). La vulnerabilidad en la movilidad urbana. Aportes teóricos y metodológicos. En Foschiatti, A. M. (Comp.) *Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global* (pp. 397-425). Corrientes: EUDENE
- Rey, C. (2007). Entre la norma escrita y la realidad observada. En Geldstein, R. y Rodolfo Bertonecello, R (Comp.) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina* (pp. 67-76). Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación.
- Rey, C. (2007). Vulnerabilidad social y organizacional. El riesgo del tránsito urbano desde la percepción de los jóvenes de Resistencia. En Foschiatti, A. M. (Comp.) *Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global* (pp. 293-332). Corrientes: EUDENE
- Rey, C. (2012). La movilidad territorial desde la perspectiva de los jóvenes. Resistencia, Chaco, Argentina. En Foschiatti, A. M. (Comp.) *Los escenarios de organización. Escenarios vulnerables del Nordeste Argentino*. Chaco: Universidad Nacional del Nordeste.
- Rey, C. (2021). Modos de ocupación del hábitat bajo la lógica de la necesidad. Su configuración territorial en la ciudad de Resistencia. En Mejía Salazar, M; Jiménez Riofrío, S. y Van Sluys, C. (Eds.) *Ciudades y territorios. Actas del XVII encuentro de geógrafos de América Latina* (pp. 183-241). Quito: Centro de Publicaciones PUCE.

- Rey, C. E., y Parras, M. A. (2012). Procedencia de la información en estudios de movilidad de la población a través de experiencias con aplicación de metodología cuantitativa y cualitativa. Resistencia, Chaco. *Revista Transporte Y Territorio*, (7), 100-118.
- Rey, C. y Parra, M. (2016). Movilidad en áreas prioritarias de Resistencia, vinculadas al transporte público de pasajeros. *Programa Transporte y Territorio*. Subsecretaría de Gestión y Coordinación de la Secretaría Políticas Universitarias (SPU). Recuperado de: https://hum.unne.edu.ar/investigacion/geografia/igunne/proyectos_pdf/rey_parras.pdf
- Rey, C. y Taborda, M. (2022). Actuales configuraciones de los bordes del ejido de Resistencia. Primera aproximación. *Revista Párrafos Geográficos*. (en prensa).
- Rey, C. E. (2007). Ciclistas adolescentes y jóvenes en la ciudad de Resistencia. En Geldstein, R. y Rodolfo Bertoncetto, R (Comp.) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina* (pp. 137-150). Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación.
- Zulaica, L, y Ferraro, R. (2010). Crecimiento urbano y transformaciones territoriales en el sector sur del periurbano marplatense. *Huellas*, (14), 53-77