

# peu

programa de estudios urbanos

maestría • doctorado

**Tesis de Doctorado en Estudios Urbanos**

---

**Título: NUEVAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD POR TRABAJO.  
Aporte teórico-metodológico para su visibilización y abordaje**

**Tesista: Arq. María Luciana Giglio**

**Director: Mg. Laura Cristina Aón**

**Co-director: Dr. Dante Andrés Barbero**

**Lugar y fecha: Los Polvorines, Malvinas Argentinas, Pcia. de Buenos Aires, Argentina, 25 de febrero 2019**







## FORMULARIO "E"

### TESIS DE POSGRADO

***Este formulario debe figurar con todos los datos completos a continuación de la portada del trabajo de Tesis. El ejemplar en papel que se entregue a la UByD debe estar firmado por las autoridades UNGS correspondientes.***

#### Niveles de acceso al documento autorizados por el autor

El autor de la tesis puede elegir entre las siguientes posibilidades para autorizar a la UNGS a difundir el contenido de la tesis:

- a) Liberar el contenido de la tesis para acceso público.
- b) Liberar el contenido de la tesis solamente a la comunidad universitaria de la UNGS:
- c) Retener el contenido de la tesis por motivos de patentes, publicación y/o derechos de autor por un lapso de cinco años.
  - a. Título completo del trabajo de Tesis: NUEVAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD POR TRABAJO. Aporte teórico-metodológico para su visibilización y abordaje
  - b. Presentado por (Apellido/s y Nombres completos del autor): Giglio María Luciana
  - c. E-mail del autor: luciana.giglio@gmail.com
  - d. Estudiante del Posgrado (consignar el nombre completo del Posgrado): Doctorado en Estudios Urbanos
  - e. Institución o Instituciones que dictaron el Posgrado (consignar los nombres desarrollados y completos): Programa de Estudios Urbanos del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento
  - f. Para recibir el título de (consignar completo):

- a) Grado académico que se obtiene: Doctor
- b) Nombre del grado académico: **Doctor en Estudios Urbanos**
- g. Fecha de la defensa: 27 de marzo de 2019
- h. 1) Director de la Tesis (Apellidos y Nombres): Aón, Laura Cristina
- h. 2) Co-Director: Barbero, Dante Andrés
- i. Tutor de la Tesis (Apellidos y Nombres):
- j. Colaboradores con el trabajo de Tesis:
- k. Descripción física del trabajo de Tesis (cantidad total de páginas, imágenes, planos, videos, archivos digitales, etc.):
- Cantidad total de páginas: 302  
Cantidad total de cartografías: 40  
Cantidad total de gráficos: 42  
Cantidad total de imágenes: 25  
Cantidad total de infografías: 5  
Cantidad total de tablas: 18
- l. Alcance geográfico y/o temporal de la Tesis: Partido de La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Argentina.
- m. Temas tratados en la Tesis (palabras claves): viaje por trabajo – itinerarios de movilidad cotidiana – hogares – metodologías cuantitativas – metodologías cualitativas
- n. Resumen en español (hasta 1000 caracteres):

La crisis actual en la movilidad cotidiana al trabajo conforma un complejo problemático multicausal. El deterioro de las políticas de transporte, y el crecimiento del parque automotor constituyen sus causas más evidentes. Mientras que los cambios del modelo económico-tecnológico y sus efectos sobre la jornada laboral y la mayor participación de la mujer en el mercado laboral y el consecuente cambio en los roles de género tradicionales de los hogares conforman las causas indirectas de dicha complejización. Dichas causas no han sido abordadas en profundidad, por lo cual constituyen el objeto de exploración de la presente tesis. La complejización de la movilidad por trabajo en la actualidad se evidencia en dos factores: el carácter relacional y no regular de los viajes por trabajo, que abandonan su antigua cualidad pendular y rutinaria. La presente tesis explora la movilidad cotidiana por trabajo, mediante la articulación de enfoques cuantitativos y cualitativos. Como base cuantitativa se utilizan encuestas de movilidad y como herramienta complementaria se

desarrollan técnicas de relevamiento cualitativas, con formato de entrevistas y cartografías de viaje.

o. Resumen en portugués (hasta 1000 caracteres):

A atual crise na mobilidade cotidiana para o trabalho forma um complexo multicausal problemático. A deterioração das políticas de transporte e o crescimento da frota de veículos são as causas mais óbvias. Enquanto as mudanças do modelo econômico-tecnológico e seus efeitos na jornada de trabalho e a maior participação das mulheres no mercado de trabalho e a consequente mudança nos papéis tradicionais de gênero dos domicílios são as causas indiretas dessa complexidade. Estas causas não foram abordadas em profundidade, razão pela qual elas são objeto de exploração desta tese. A complexidade da mobilidade no trabalho hoje é evidenciada por dois fatores: a natureza relacional e não regular das viagens de trabalho, que abandona sua antiga qualidade pendular e rotineira. Esta tese explora a mobilidade cotidiana pelo trabalho, através da articulação de abordagens quantitativas e qualitativas. Como base quantitativa, são utilizadas pesquisas de mobilidade e, como ferramenta complementar, são desenvolvidas técnicas de pesquisa qualitativa, com o formato de entrevistas e cartografias de viagem.

p. Resumen en inglés (hasta 1000 caracteres):

The current crisis in the daily mobility to work forms a problematic multicausal complex. The deterioration of transport policies and the growth of the vehicle fleet are the most obvious causes. While the changes of the economic-technological model and its effects on the working day and the greater participation of women in the labor market and the consequent change in the traditional gender roles of households are the indirect causes of this complexity. These causes have not been addressed in depth, which is why they are the object of exploration of this thesis. The complexity of work mobility today is evidenced by two factors: the relational and non-regular nature of work travel, which abandons its old pendular and routine quality. This thesis explores the daily mobility by work, through the articulation of quantitative and qualitative approaches. As a quantitative basis, mobility surveys are used and, as a complementary tool, qualitative survey techniques are developed, with the format of interviews and trip cartographies.

q. Aprobado por (Apellidos y Nombres del Jurado):

Firma y aclaración de la firma del Presidente del Jurado:

Firma del autor de la tesis:



# NUEVAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD POR TRABAJO

Aporte teórico-metodológico para su visibilización y abordaje

Tesis doctoral presentada por

**MARÍA LUCIANA GIGLIO**

ante el

Programa de Estudios Urbanos del Instituto del Conurbano de la  
Universidad Nacional de General Sarmiento

para acceder al grado académico de  
DOCTOR EN ESTUDIOS URBANOS

Dirección de tesis Mg. LAURA CRISTINA AÓN

Co-Dirección de tesis Dr. DANTE BARBERO



Los Polvorines, Malvinas Argentinas, Pcia. de Buenos Aires, Argentina

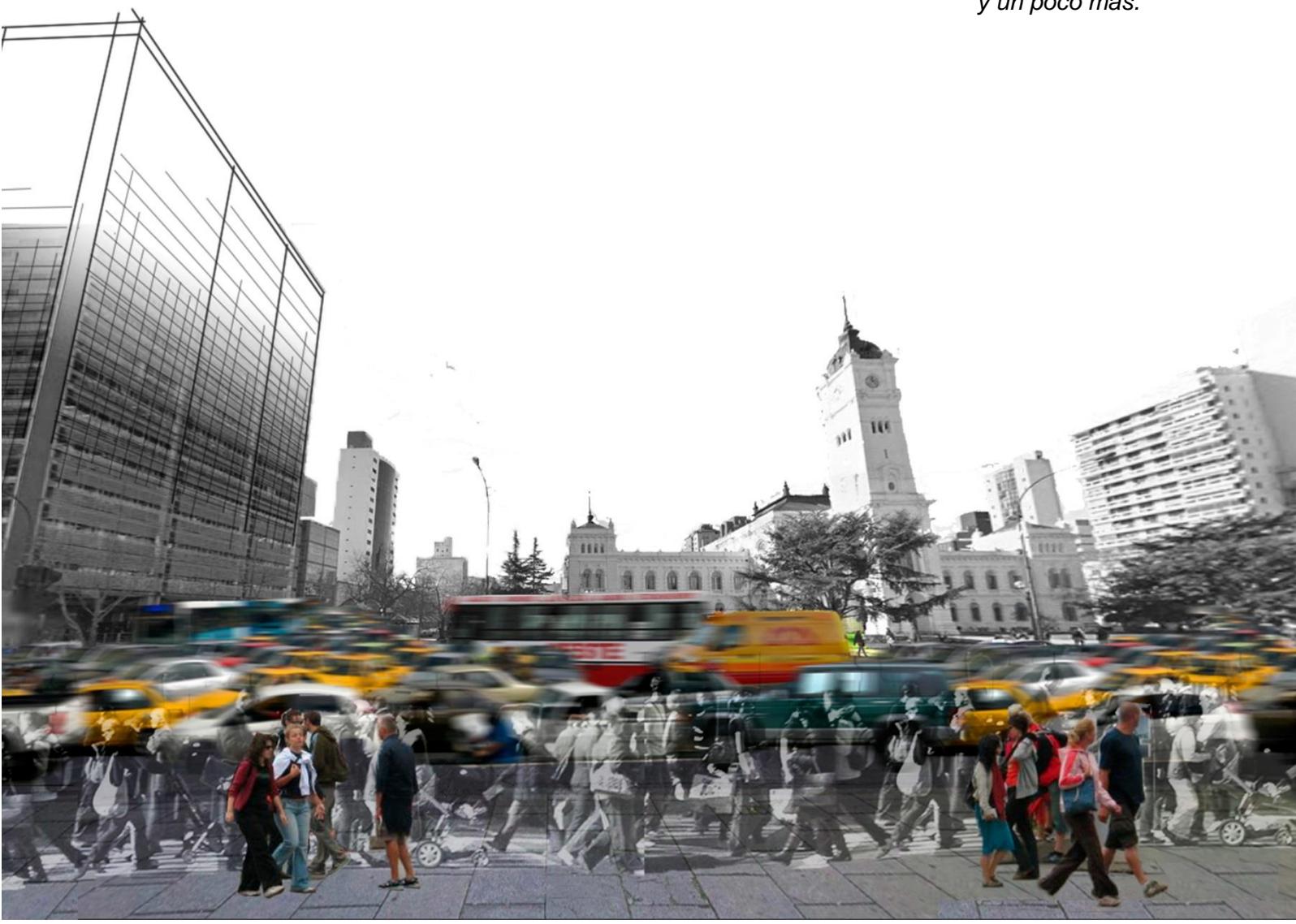
**2019**



*Para Amelina, Nancy, Josefina y Cecilia.*

*A las mujeres de mi familia  
Mujeres trabajadoras y luchadoras incansables*

*Por enseñarme que las oportunidades se buscan,  
que los sueños se trabajan  
y que ser mujer es ser todo lo que quieras ser,  
y un poco más.*





## Resumen

La crisis actual en la movilidad cotidiana al trabajo conforma un complejo problemático multicausal. El deterioro de las políticas urbanas y de transporte, y el crecimiento del parque automotor constituyen sus causas directas más visibles, sin embargo, pueden reconocerse algunas causas indirectas de naturaleza económica y cultural. Por un lado, los cambios del modelo económico-tecnológico y sus efectos sobre la jornada laboral y, por otro lado, la mayor participación de la mujer en el mercado laboral y el consecuente cambio en los roles de género tradicionales de los hogares. La incidencia de estas causas indirectas sobre la movilidad por trabajo no ha sido abordada en profundidad, por lo cual constituye el objeto de exploración de la presente tesis.

La complejidad de la movilidad por trabajo en la actualidad se evidencia en dos factores clave: por un lado, el carácter relacional y multipropósito de los viajes por trabajo que abandonan su antigua cualidad pendular, para adoptar una lógica encadenada-poligonal de itinerarios y, por otro lado, la variabilidad que dichos itinerarios asumen a lo largo de la semana, añadiendo una lógica no-regular a los viajes por trabajo.

Las metodologías clásicas de los estudios de transporte, que guían la elaboración de las tradicionales encuestas origen-destino, asumen a la movilidad como un fenómeno regular e individual, por lo tanto, sus métodos de recolección de información no permiten ver, ni por lo tanto abordar, esta complejidad. Las metodologías cualitativas, por otra parte, permiten ahondar en los aspectos relacionales de la movilidad cotidiana y agregar una mayor capacidad explicativa al estudio sobre las problemáticas de los viajes por trabajo actuales.

La presente tesis explora la movilidad cotidiana por trabajo, abordando sus múltiples componentes mediante el desarrollo articulado de enfoques cuantitativos y cualitativos, a efectos de visibilizar la condición relacional y no regular de los viajes por trabajo. Como base cuantitativa se utilizan encuestas de movilidad que exploran la regularidad diaria y semanal de los viajes declarados y como herramienta complementaria se desarrollan técnicas de relevamiento cualitativas, con formato de entrevistas y cartografías de viaje.

La investigación propone indagar sobre las prácticas de movilidad por trabajo de los empleados del sector público, más precisamente los empleados públicos administrativos de la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires. Los resultados empíricos obtenidos ponen en evidencia la complejidad de los viajes por trabajo, particularmente cuando se combinan factores como el tamaño de los hogares, las grandes distancias entre actividades, la presencia de niños con múltiples actividades y la dependencia hacia el transporte público. También se revelan patrones complejos de movilidad en el viaje de la mujer que trabaja, con poca caminata y alta dependencia del transporte público.

Finalmente, se evidencia el efecto de la crisis de movilidad cotidiana en la complejización del viaje al trabajo, en las decisiones sobre la elección de los modos de transporte y las cambiantes estrategias de articulación familiar, incluyendo horarios desfasados y nuevos roles de conductor-chofer en los hogares con un solo automóvil. En cuanto a lo metodológico, se logra desarrollar un método cualitativo complementario a una encuesta pre-existente que añade potencial de análisis para el viaje por trabajo, fortaleciendo una herramienta cuantitativa necesaria para la planificación urbana.

**Palabras clave:** VIAJE POR TRABAJO – ITINERARIOS DE MOVILIDAD COTIDIANA – HOGARES – METODOLOGÍAS CUANTITATIVAS – METODOLOGÍAS CUALITATIVAS

## **Abstract**

The current crisis in the daily mobility to work forms a problematic multicausal complex. The deterioration of urban and transport policies, and the growth of the automobile fleet are its most visible direct causes; however, some indirect causes of an economic and cultural nature can be recognized. On the one hand, the changes in the economic-technological model and its effects on the working day and, on the other hand, the greater participation of women in the labor market and the consequent change in the traditional gender roles of households. The incidence of these indirect causes on work mobility has not been addressed in depth, which is why this thesis is explored.

The complexity of work mobility today is evidenced by two key factors: on the one hand, the relational and multipurpose nature of work journeys that abandon their old pendular quality, to adopt a chained-polygonal logic of itineraries and, On the other hand, the variability that these itineraries assume throughout the week, adding a non-regular logic to travel for work.

The classic methodologies of transport studies, which guide the elaboration of traditional origin-destination surveys, assume mobility as a regular and individual phenomenon, therefore, their methods of collecting information do not allow to see, nor therefore address, this complexity. The qualitative methodologies, on the other hand, allow to delve into the relational aspects of daily mobility and add a greater explanatory capacity to the study on the problems of the current work trips.

This thesis explores the daily mobility by work, addressing its multiple components through the articulated development of quantitative and qualitative approaches, in order to visualize the relational and non-regular condition of travel for work. As a quantitative basis, mobility surveys are used that explore the daily and weekly regularity of the trips declared and as a complementary tool qualitative survey techniques are developed, with the format of interviews and travel cartographies.

The investigation proposes to inquire about the mobility practices for work of the employees of the public sector, more precisely the administrative public employees of the city of La Plata, capital of the province of Buenos Aires. The empirical results obtained highlight the complexity of travel for work, particularly when factors such as the size of households, large distances between activities, the presence of children with multiple activities and the dependence on public transport are combined. It also reveals complex patterns of mobility in the journey of women who work, with little walking and high dependence on public transport.

Finally, the effect of the crisis of daily mobility in the complexity of the trip to work, in the decisions on the choice of modes of transport and the changing strategies of family articulation, including outdated schedules and new driver-driver roles in homes with just one car. As for the methodological, it is possible to develop a qualitative method complementary to a pre-existing survey that adds analysis potential for travel through work, strengthening a quantitative tool necessary for urban planning.

**Keywords: JOB TRAVEL - DAILY MOBILITY ITINERARIES - HOUSEHOLDS - QUANTITATIVE METHODOLOGIES - QUALITATIVE METHODOLOGIE**

# ÍNDICE

Resumen .....	11
Abstract.....	12
ÍNDICE.....	13
Índice de contenidos gráficos.....	15
Cartografías.....	15
Gráficos.....	17
Imágenes.....	21
Infografías.....	22
Tablas.....	23
Nomenclaturas.....	24
BITÁCORA: Trayectorias de una investigación .....	25
<b>Parte 1 Marco Teórico-Metodológico de la investigación .....</b>	<b>31</b>
<b>CAPÍTULO 1</b> Presentación de la investigación.....	<b>33</b>
1.1. Tema de investigación .....	35
1.2. El problema de investigación .....	37
1.3. Preguntas, hipótesis y objetivos.....	41
<b>CAPÍTULO 2</b> Estado del arte y marco teórico .....	<b>45</b>
2.1. Abordajes sobre la movilidad cotidiana por trabajo .....	47
2.2. Marco teórico .....	79
<b>CAPÍTULO 3</b> Metodología de la investigación.....	<b>93</b>
3.1. Diseño de la investigación.....	95
3.2. La escala de abordaje macro .....	107
3.3. La escala de abordaje micro .....	120
<b>Parte 2 Abordaje Empírico .....</b>	<b>127</b>
<b>CAPÍTULO 4</b> La Plata: capital administrativa. Abordaje a escala macro .....	<b>129</b>
4.1. Movilidad cotidiana en la ciudad administrativa.....	131
4.2. Movilidad por trabajo en el Partido de La Plata .....	143

4.3. El viaje al trabajo del empleado público .....	156
<b>CAPÍTULO 5</b> El Centro Administrativo Gubernamental. Abordaje a escala micro .....	177
5.1. Localización y características generales. ....	179
5.2. Movilidad por trabajo de los empleados del CAG .....	182
5.3. Profundizando en los itinerarios de viaje .....	191
<b>Parte 3 Análisis de resultados y conclusiones</b> .....	219
<b>CAPÍTULO 6</b> Análisis de los resultados .....	221
6.1. “No se puede soltar nada”. La flexibilización en el trabajo.....	223
6.2. “¿Cómo nos organizamos?”. los roles de género .....	226
<b>CAPÍTULO 7</b> Conclusiones y nuevas trayectorias.....	231
7.1. Contrastación de las hipótesis y conclusiones generales .....	233
7.2. Aportes de la investigación .....	237
7.3. Futuras líneas de investigación .....	239
<b>Bibliografía</b> .....	243
<b>Anexos</b> .....	263
ANEXO 1. Formulario “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003” (Aón, 2013) .....	265
ANEXO 2. Procesamiento de datos de las encuestas de movilidad .....	276
ANEXO 3. Guía de entrevistas a los empleados del Centro Administrativo Gubernamental .....	277
ANEXO 4. Matriz de datos de los empleados entrevistados en el Centro Administrativo Gubernamental .....	281
ANEXO 5. Cartografías elaboradas por los entrevistados en el Centro Administrativo Gubernamental .....	288
ANEXO 6. Relevamiento de atractores de trabajo público administrativos. ....	296
ANEXO 7. Gráficos interactivos de variables de análisis sobre el carácter No regular y relacional en las encuestas de movilidad .....	301

## Índice de contenidos gráficos

### CARTOGRAFÍAS

Cartografía 1. Edificios gubernamentales y centros de trabajo público-administrativo en el partido de La Plata. Fuentes: elaboración propia a partir de relevamiento con Google Maps y Google Street View año 2018. ....	106
Cartografía 2 Evolución de la mancha urbanizada de 1990 a 2010 Gran La Plata. Fuentes: Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV, 2013.....	132
Cartografía 3. Nuevas Áreas de crecimiento del Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a imágenes Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV y cartografía Radios Censales INDEC 2010. ....	136
Cartografía 4. Distribución de atractores por trabajo administrativos, de salud y educación en contraste con la mancha urbanizada del año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a Relevamientos Google Earth, Ministerio de Salud (2014), Ministerio de Educación (2016) y datos INDEC (2010):.....	143
Cartografía 5. Población ocupada del partido de La Plata distribuidas por radio censal. Fuentes: Elaboración propia en base a datos censales INDEC (2010). ....	144
Cartografía 6. Edificios gubernamentales y centros de trabajo público-administrativo en el partido de La Plata. Fuentes: elaboración propia a partir de relevamiento con Google Maps y Google Street View año 2018. ....	157
Cartografía 7 Localización torres del Centro Administrativo Gubernamental en el Casco Urbano de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a imágenes Google Earth, edificios administrativos relevados por el Atlas Metropolitano (2000) y red vial jerarquizada López (2015). ....	180
Cartografía 8. Delegaciones municipales y centros comunales Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a relevamiento Google Earth y Mapa de delegaciones de la Municipalidad de La Plata. ....	181
Cartografía 9. Patrón modal de movilidad de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	184
Cartografía 10. Cantidad de Integrantes por hogar de los encuestados de las torres del CAG, georreferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a Imágenes de Google Earth 2016 y en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013) .....	185
Cartografía 11. Tasa de motorización de los hogares de los encuestados de las torres del CAG, georreferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en	

base a “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	186
Cartografía 12. Tiempo estimado del viaje más largo que realizan los encuestados de las torres del CAG, georreferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	187
Cartografía 13. Esquema itinerario de viaje de uno de los empleados del CAG. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	187
Cartografía 14. Nivel de regularidad de los itinerarios de los empleados del CAG 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	188
Cartografía 15. Cantidad de actividades desarrolladas a lo largo del itinerario de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	189
Cartografía 16. Cantidad de modos de transporte combinados en el mismo itinerario de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	191
Cartografía 17. Itinerario de viaje de Ana. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	192
Cartografía 18. Itinerario de viaje de María. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	193
Cartografía 19. Itinerario de viaje de Celia. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	196
Cartografía 20. Itinerario de viaje de Rocío. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	198
Cartografía 21. Itinerario de viaje de Lucía. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	200
Cartografía 22. Itinerario de viaje de Nora. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	202
Cartografía 23. Itinerario de viaje de Milena. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	203
Cartografía 24. Itinerario de viaje de Alba. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	206
Cartografía 25. Itinerario de viaje de Mirta. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	208
Cartografía 26. Itinerario de viaje de Gustavo. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	212

Cartografía 27. Itinerario de viaje de Gisela. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	212
Cartografía 28. Itinerario de viaje de Gerónimo. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.....	
Cartografía 29. Mapa de Viaje de Ana. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	289
Cartografía 30. Mapa de Viaje de María. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	289
Cartografía 31. Mapa de Viaje de Alba. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	290
Cartografía 32. Mapa de Viaje de Mirta. Fuente: Entrevistas empleados CAG.....	290
Cartografía 33. Mapa de Viaje de Gustavo. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	291
Cartografía 34 . Mapa de Viaje de Gisela. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	291
Cartografía 35 . Mapa de Viaje de Rocio. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	292
Cartografía 36. Mapa de Viaje de Lucia. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	292
Cartografía 37 . Mapa de Viaje de Milena. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	293
Cartografía 38. Mapa de Viaje de Nora. Fuente: Entrevistas empleados CAG.....	293
Cartografía 39. Mapa de Viaje de Celia. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	294
Cartografía 40 Mapa de Viaje de Geronimo. Fuente: Entrevistas empleados CAG .....	295

## GRÁFICOS

Gráfico 1 Partición Modal Gran La Plata 1993-2003-2013. Fuentes: Elaboración propia en base a “Encuesta Domiciliaria 1993” (Ravella, 1993)- “Estudio Cambio Climático Argentino 2005” (Ravella, 2005)-“Encuesta Movilidad 2013” (Aón, 2013). .....	134
Gráfico 2. Condición de actividad de la población del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014) .....	144
Gráfico 3 Población Ocupada del Gran La Plata clasificada según su ocupación principal, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014) .....	145
Gráfico 4 Categoría ocupacional (para ocupados y desocupados con ocupación anterior) de los trabajadores del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014 .....	145
Gráfico 5 Tipo de contratación de los empleados Asalariados (excepto Servicio Doméstico) del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014).....	146
Gráfico 6 Condiciones laborales de los empleados asalariados del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014) .....	146
Gráfico 7. Intensidad de la carga horaria para la población ocupada del Gran La Plata año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014) .....	147

Gráfico 8. Rama de actividad de la ocupación principal (Categorización CAES 1.0) para la población ocupada del Gran La Plata año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014).....	148
Gráfico 9. Motivos de viaje en el Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a datos de “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) .....	149
Gráfico 10 Nivel educativo según el sexo del encuestado. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013) .....	149
Gráfico 11 Perfil laboral de población activa ocupada según localización residencial Casco/Periferia. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	150
Gráfico 12 Localización residencial de los encuestados según Área del Partido de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013) .....	150
Gráfico 13 Modo de transporte utilizado en el viaje al trabajo. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	151
Gráfico 14 Tiempo de viaje al trabajo según localización residencial. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	152
Gráfico 15 Condición de Regularidad de los viajes de los encuestados año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	153
Gráfico 16 Condición de Regularidad según el sexo del encuestado año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	154
Gráfico 17 Condición de Regularidad según la Condición laboral año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	154
Gráfico 18 Cantidad de actividades desarrolladas en el itinerario de viaje de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	155
Gráfico 19 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según género, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	155

Gráfico 20 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según relación laboral, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	156
Gráfico 21. Localización residencial de los encuestados según Área del Partido de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013). .....	157
Gráfico 22 Modo de transporte utilizado en el viaje al trabajo. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	158
Gráfico 23. Partición modal según el área residencial y el género de los encuestados que trabajan como empleados del sector público. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	159
Gráfico 24. Rol del usuario de automóvil según el área residencial y el género de los encuestados que trabajan como empleados del sector público. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	160
Gráfico 25 Tiempo de viaje al trabajo según localización residencial. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	161
Gráfico 26 Condición de Regularidad de los viajes de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	162
Gráfico 27 Condición de Regularidad según el sexo del encuestado año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	162
Gráfico 28 Condición de Regularidad según los tipos de ingresos en el hogar año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	163
Gráfico 29 Condición de Regularidad según el perfil del hogar de los encuestados año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	165
Gráfico 30 Condición de Regularidad según perfil de movilidad de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	167
Gráfico 31 Cantidad de actividades desarrolladas en el itinerario de viaje de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	168

Gráfico 32 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según género, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	169
Gráfico 33 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según rol económico del encuestado, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	169
Gráfico 34 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según perfil hogar, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	171
Gráfico 35 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según perfil de movilidad, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013) .....	173
Gráfico 36. Actividad principal desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	174
Gráfico 37 Actividad secundaria desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	174
Gráfico 38 Modos de transporte utilizados por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	175
Gráfico 39. Perfil de movilidad de los empleados del CAG. Fuentes: Elaboración propia en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013).....	183
Gráfico 40. Cantidad de Integrantes por hogar de los encuestados de las torres del CAG según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013) .....	185
Gráfico 41. Actividad principal desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	190
Gráfico 42 Actividad secundaria desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013).....	190

## IMÁGENES

Imagen 1. Principales líneas de trabajo sobre la relación entre trabajo y movilidad. Fuentes: Elaboración propia, 2018. ....	47
Imagen 2. Enfoques sobre la movilidad cotidiana por trabajo. Fuentes: Elaboración propia, 2018.....	48
Imagen 3. Principales enfoques de la movilidad cotidiana por trabajo como herramienta de planificación urbana. Fuentes: Elaboración propia, 2018 .....	49
Imagen 4. Principales enfoques de la movilidad cotidiana por trabajo como reflejo de la experiencia urbana. Fuentes: Elaboración propia, 2018.....	62
Imagen 5. Síntesis del estado del arte de la movilidad cotidiana por trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2018. ....	73
Imagen 6. Mapa conceptual del marco teórico adoptado. Fuente: elaboración propia, 2018 .....	79
Imagen 7. La ciudad entendida como sistema. Fuente: Planeamiento Físico Ravella, Karol - FAU-UNLP .....	80
Imagen 8. Dimensiones de la flexibilidad laboral actual. Fuentes: Elaboración propia en base a Bonofiglio y Fernández (2003) .....	85
Imagen 9. Comparación entre el enfoque reduccionista de los viajes por trabajo vs el enfoque complejo de las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2018 .....	90
Imagen 10. Esquema conceptual sobre la vinculación entre los objetivos de investigación. Fuente: Elaboración propia, 2018. ....	95
Imagen 11. Desarrollo metodológico planteado para el Objetivo Específico 1. Fuente: Elaboración propia, 2018. ....	96
Imagen 12. Desarrollo metodológico planteado para el Objetivo Específico 2. Fuente: Elaboración propia, 2018. ....	96
Imagen 13. Desarrollo metodológico planteado para el Objetivo Específico 3. Fuente: Elaboración propia, 2018. ....	97
Imagen 14. Enfoque conceptual del OMUGLP producción atracción de viajes. Fuente: (Aón, Giglio, López, et al., 2017). ....	98
Imagen 15 La Forma Visual de Boston sobre el terreno. Fuente: La imagen de la ciudad (Lynch, 1984).....	100
Imagen 16. Ejemplo de mapa espacio-temporal, Parkes & Thrift, 1978. Fuente: “Transformándome en la “sombra”” (Jirón, 2012).....	101
Imagen 17. Rutas del entrevistado. Fuente: Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit (Unbehaun et al., 2014) .....	103

Imagen 18. Mapeo colectivo de recorridos de movilidad. Fuente: “Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona” (Vilches et al., 2017) .....	103
Imagen 19. Cartografía de entrevistado residente de la periferia platense. Fuente: Artículo “Cartografías Discrepantes. La ciudad de La Plata vista y vivida desde la periferia”(Segura, 2012a) .....	104
Imagen 20. Gráfico de itinerario de movilidad. Fuente: Artículo “Embodying flexibility: experiencing labour flexibility through urban daily mobility in Santiago De Chile” (2015)...	104
Imagen 21. Imágenes de la localización de las torres del centro administrativo gubernamental en el partido de la plata. Fuentes: elaboración propia en base a imágenes de Google Earth 2016 y fotografía del documento “Centro Administrativo Gubernamental De La Plata, 1970/87” Urgell Penedo Urgell .....	106
Imagen 22. Integración escalas de abordaje y enfoques metodológicos. Fuente: Elaboración propia, 2018.....	107
Imagen 23. Esquema de las principales variables de análisis. Fuentes: Elaboración propia, 2018.....	108
Imagen 24 Abordaje de la escala micro según los tres momentos de análisis. Fuente: elaboración propia, 2018.....	123
Imagen 25. La región de estudio en relación al territorio nacional. Fuente: Elaboración propia en base a cartografías del Instituto Geográfico Nacional (IGN), 2018. ....	131

## **INFOGRAFÍAS**

Infografía 1. Patrón modal de movilidad del Área Casco y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) e imágenes de Google Earth (2016).....	139
Infografía 2. Patrón modal de movilidad del Área Este y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) e imágenes de Google Earth (2016).....	140
Infografía 3. Patrón modal de movilidad del Área Sur y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) e imágenes de Google Earth (2016).....	140

Infografía 4. Patrón modal de movilidad del Área Norte y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) e imágenes de Google Earth (2016)..... 141

Infografía 5. Patrón modal de movilidad del Área Norte y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) e imágenes de Google Earth (2016)..... 142

## TABLAS

Tabla 1. Categorías adoptadas de la encuesta para la construcción de la variable HI= Rol del integrante en el hogar ..... 111

Tabla 2. Categorías adoptadas de la encuesta para la construcción de la variable HI\_T= Perfil de composición del hogar ..... 111

Tabla 3. Categorías adoptadas de la encuesta para la construcción de la variable RE\_T= Perfil económico del hogar..... 112

Tabla 4. Operacionalización de las variables CARÁCTER NO REGULAR. Fuentes: Elaboración propia en base a “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013), 2018 ..... 114

Tabla 5. Operacionalización de las variables CARÁCTER RELACIONAL. Fuentes: Elaboración propia, 2018 ..... 115

Tabla 6. Operacionalización de la variable GÉNERO. Fuente: Elaboración propia, 2018 . 115

Tabla 7. Operacionalización de la variable PERFIL LABORAL. Fuente: Elaboración propia, 2018..... 116

Tabla 8. Operacionalización de la variable PERFIL DEL HOGAR. Fuente: Elaboración propia, 2018..... 117

Tabla 9. Operacionalización de la variable PERFIL DE MOVILIDAD. Fuente: Elaboración propia, 2018..... 119

Tabla 10. Cruce de variables e indicadores de análisis de las encuestas de movilidad. Fuente: Elaboración propia,2018. .... 119

Tabla 11. Cruce de variables para la formulación de las “figuras” de entrevistados a partir de sus itinerarios. Fuente: Elaboración propia,2018..... 125

Tabla 12 Patrones modales históricos de movilidad de la micro región del Gran La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a “Encuesta Domiciliaria 1993” (Ravella, 1993)- “Estudio

Cambio Climático Argentino 2005” (Ravella, 2005)-“Encuesta Movilidad 2013” (Aón, 2013). .....	133
Tabla 13 Variación de Población, Viviendas y Hab/Vivienda del Partido La Plata años 2001-2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos Censos INDEC 2001-2010.....	135
Tabla 14 Crecimiento del área construida urbana, suburbana y rural del Partido La Plata años 2000-2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV.....	135
Tabla 15 Población y Hogares áreas de crecimiento intercensal 2001-2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV y Censos INDEC 2001-2010.....	136
Tabla 16. Composición y Distribución espacial de los hogares según tamaño Censo 2010. Fuentes: INDEC, Censo 2010.....	137
Tabla 17. Distancia Media al Casco y Porcentaje de viajes diarios al Casco según las Áreas residenciales del Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración Propia en base a datos “Encuesta de movilidad urbana para la Micro Región del Gran La Plata 1993/2003 “GII-IIPAC-FAU-UNLP.....	137
Tabla 18. Partición Modal de Movilidad y Tasa de motorización por hogar según Áreas de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003 “GII-IIPAC-FAU-UNLP.....	138

## **Nomenclaturas**

**CAG** - Centro Administrativo Gubernamental  
**DOT** – Desarrollo Orientado del Transporte  
**EPH** – Encuesta Permanente de Hogares  
**GLP** – Gran La Plata  
**IIPAC** – Instituto de Investigación y Políticas del Ambiente Construido  
**LP** – La Plata (Partido)+  
**OMUGLP** – Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata  
**PTT** – Planes del Transporte al Trabajo  
**RMBA** – Región Metropolitana de Buenos Aires  
**SIG** – Sistemas de Información Geográfica  
**ZT** – Zonas de transporte

## **BITÁCORA: Trayectorias de una investigación**

A modo de preámbulo y como forma de visibilizar las múltiples experiencias y lugares que formaron parte de la conformación de estas páginas, considero necesario contextualizar mi tesis doctoral dentro de una trayectoria de vida sin la cual este trabajo no hubiera sido posible.

La presente investigación se enmarca dentro de Línea de investigación N° 2: *Movilidad, territorio y ambiente (L2)* del Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC)<sup>1</sup> de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad de La Plata (UNLP), unidad de investigación científico-tecnológica focalizada en el estudio de las interacciones entre diversas dimensiones de la producción y la gestión del hábitat – ambiente, energía, usos del suelo, movilidad y transporte, desarrollo urbano, paisaje - y los múltiples actores sociales que intervienen sobre ellas. El núcleo del equipo de trabajo está integrado por investigadores y becarios formados en una variedad de campos disciplinares: Arquitectura, Ingeniería, Geografía, Sociología, Ciencias Políticas y Urbanismo, lo que me permitió trabajar de manera cotidiana en el desarrollo de una mirada interdisciplinaria de los estudios urbanos y territoriales.

El equipo de trabajo que compone la Línea de Investigación L2 viene funcionando desde 1986 como plataforma de pensamiento e investigación sobre la ciudad y el territorio y cuya directora, la Mg. Arq. Laura Cristina Aón, ha guiado mi formación en la investigación desde el primer día, y hoy me acompaña nuevamente dirigiendo esta tesis. Paralelamente, pude contar con el apoyo y aporte de varios de los integrantes del equipo. Especialmente quisiera destacar el continuo interés y acompañamiento (en lo académico y lo personal) del Mg. Soc. Jorge Karol, quien me incorporó originalmente al equipo y a la investigación en general. También quisiera destacar el trabajo del Dr. Lic. Dante Barbero por co-dirigir esta tesis doctoral y proporcionarme nuevas herramientas y métodos de análisis. A la Dra. Arq. Irene Martini, por ser una guía esclarecedora de este proceso, a veces tan poco claro. Por último, darle las gracias a la Dra. Arq. María Julieta López, gran compañera, por sus palabras de aliento y apoyo siempre.

Los últimos cinco años de formación como becaria doctoral y la participación en diversos proyectos de investigación y extensión han contribuido en la profundización y reflexión sobre los procesos urbanos involucrados en la movilidad cotidiana de las personas, entre ellos se destacan el proyecto PICT que dio inicio a mi formación como becaria “Aplicación Del Método Numex Al Desarrollo De Un Modelo De Simulación De La Dinámica Urbana Y La

---

<sup>1</sup> Recientemente aprobado como Unidad Ejecutora de Doble Dependencia UNLP-CONICET. Resolución conjunta CONICET N°4060/17 y UNLP N° 99/18 a febrero 2018.

Experimentación Numérica De Políticas De Desarrollo Sustentable” (2011-01013) y el más reciente proyecto acreditado PID “*Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata*” (2018-2022) que avanza sobre la consolidación de un observatorio pensado como instrumento de planificación y respaldo a las decisiones de gestión, no solamente como un repositorio de información.

Paralela y complementariamente a dicha formación, el Programa de Estudios Urbanos (ICO-UNGS) fue el espacio que me permitió formar parte de un proceso de aprendizaje interdisciplinario, donde el intercambio con profesores y alumnos – tanto de la Maestría como del Doctorado - fueron el lugar de discusión y maduración de las ideas que impulsaron esta investigación. Entre ellos me gustaría destacar el aporte de investigadores como Mercedes Di Virgilio, cuyos seminarios de metodología fueron cruciales en mi formación, a Santiago Bachiller por ayudarme y guiarme en mis primeras ideas-borrador de tesis y a Pablo Elinbaum por el acompañamiento en este proceso, sus comentarios y sus aportes.

Finalmente, señalar que la tesis de doctorado que aquí se presenta ha sido posible gracias al financiamiento recibido por el Fondo para la Investigación Científica y Tecnológica (FONCyT) y el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) mediante el otorgamiento de becas doctorales, inicial y de finalización respectivamente. Por último, quisiera reconocer el arduo trabajo del equipo que conforma el Programa de Estudios Urbanos (ICO-UNGS), por su apoyo mediante las becas de formación otorgadas, tanto en la maestría como en el doctorado y, ante todo, el apoyo humano e institucional de sus coordinadoras, Alicia Novick y María Cristina Cravino, durante todo este camino.



*“Las palabras nunca alcanzan  
cuando lo que hay que decir desborda el alma”*

**Julio Cortázar**

**GRACIAS a mi familia**, el *“circle of trust”* que me apoya, me levanta y me acompaña desde siempre. A mis papás, Héctor y Cecilia, por la ética de trabajo que me inculcaron y su amor incondicional. A mi mellizo Nicolás y mi cuñada Camila, que desde el otro lado del Atlántico siguieron alentándome y acompañándome. A mi “hermanito” Pancho por siempre sacarme esa sonrisa que me falta y mostrarme lo maravillosa que es la vida si sabes dónde mirar.

**GRACIAS a mis amigas**, ese motor que te impulsa siempre para adelante. A las “arquis-becarias”: Julieta, Ana, Nadia, Karina, Daniela, Rocío, Mariana y Elisa. A las “arquis de siempre”: Silvina, Geraldina, Belén y Lorena, tu sonrisa me acompaña todos los días. A las “de siempre” las que la vida me sigue reencontrando: Aylín, Rosario y Jimena.

**GRACIAS a los compañeros del IIPAC**, investigadores y becarios, por acompañar este proceso de formación. Particularmente quiero agradecer a Jorge Karol, Irene Martini, Hernán Olivera y Jimena Lacunza. Y a los dos miembros que conformaron la *“triangulación metodológica”* que hizo posible esta tesis: Laura y Dante.

**GRACIAS a los integrantes y autoridades del Programa de Estudios Urbanos** del Instituto del Conurbano. Gracias a mis profesores y compañeros de maestría y de doctorado.

**GRACIAS a la Universidad Pública**. Al Bachillerato de Bellas Artes, a La Universidad Nacional de La Plata y a la Universidad Nacional de General Sarmiento. “Caer” nunca se sintió tan alto.

**Por último, GRACIAS a mi compañero de vida**, el que me bancó y apoyó en todo momento en este proceso, Aquiles. Sin vos esta tesis no habría sido posible. Gracias por nuestro pequeño-gran hogar junto a Loli.



# **Parte 1** Marco Teórico-Metodológico de la investigación



# **CAPÍTULO 1**

# **PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**



## 1.1. TEMA DE INVESTIGACIÓN

El surgimiento y desarrollo de metodologías cuantitativas aplicadas al estudio de la movilidad y el transporte datan de mediados del siglo XX, momento en el cual la estructuración de la vida cotidiana y de las actividades productivas era más simple y el conflicto detrás de las crecientes tasas de motorización y el aumento del tránsito (Buchanan, 1956; Tripp, 1942), apenas comenzaba a visibilizarse. Sin embargo, los orígenes de la hoy conocida como “crisis de la movilidad” se remontan hasta el siglo XIX.

A partir de la revolución industrial, con el crecimiento de las ciudades, la progresiva separación entre espacios de trabajo/estudio y habitación, la renovación de las tecnologías de transporte y el acceso masivo al automóvil particular; la necesidad del viaje cotidiano se masificó entre las poblaciones urbanas y se transformó en una práctica extendida (Errázuriz, 2018). Como consecuencia, surge el “problema del tránsito” (Buchanan, 1963) y desde entonces, el viaje al trabajo ha sido uno de los temas con mayor desarrollo dentro de los estudios de transporte y los usos del suelo.

Los numerosos trabajos de investigación que han abordado el tema (Aón, Giglio, Cola, 2017; Hanson & Schwab, 1987; Kralich, 1993; Quambry, 1967; Salom Carrasco, Delios España, Pitarch Garrido, Esparcia, & Albertos Puebla, 1995; Sanz Sanz, 1975), coinciden en señalar que las principales causas del problema en la movilidad están asociadas a la dispersión urbana y la concentración espacio-temporal de las actividades. La localización de los centros de trabajo en relación a las áreas residenciales ha sido motivo de investigación recurrente en la economía urbana y los estudios regionales (Abba, Barra, Domeyko, & Echenique, 1975; Alonso, 1964; Aón, Olivera, & Ravella, 2004; De la Barra, 2014; Yáñez Contreras & Acevedo González, 2010). El enfoque espacial predominante en estos estudios, permitió establecer una relación de flujos entre los centros y las nuevas áreas residenciales en los “suburbios” o “periferias” urbanas, evidenciando nuevas configuraciones urbanas. Los viajes por trabajo fueron los que permitieron establecer este vínculo pendular centro-periferia, ayudando a definir la tradicional práctica de viaje cotidiano al trabajo, denominada “conmuting”<sup>2</sup>.

El carácter masivo y regular del viaje al trabajo en la segunda mitad del siglo XX, facilitaba su relevamiento a partir de técnicas cuantitativas, como la encuesta de origen-destino o los censos de población. La información producida a partir de dichas herramientas, situó la raíz del problema del tránsito en la capacidad de las infraestructuras de transporte, argumentando que una ampliación en su capacidad, facilitaría la conectividad de las redes y permitiría la

---

<sup>2</sup> Esta palabra proviene de la conmutación o cambio de las tarifas que implementaron las empresas del ferrocarril para atraer a aquellos pasajeros que usaban el tren todos los días para ir y volver de sus lugares de trabajo (Paumgarten, 2005)

mejora en el flujo vehicular (Fisher, 1987; Krüger, 2018; Kutter, 2003; Williams, 1981). Como consecuencia, los estudios que problematizaban el viaje al trabajo fueron desplazando su interés de una mirada espacial sistémica sobre los usos del suelo y el transporte, para enfocarse específicamente en los aspectos técnico-ingenieriles del dimensionado de las vías. En respuesta a la problematización de las infraestructuras de circulación, ingenieros y planificadores desarrollaron modelos matemáticos para estimar los flujos diarios de las áreas residenciales a los centros y así poder dimensionar las infraestructuras viales acordes a la demanda de viajes estimada, sin darse cuenta que al aumentar la oferta de transporte, estimularon una mayor demanda (Herce Vallejo & Margrinyà, 2013; Knoflacher, 1996; López, 2015; P. Newman & Kenworthy, 1999).

En la actualidad, la movilidad cotidiana por trabajo ha sufrido un proceso de paulatina intensificación y complejización frente a la crisis actual de movilidad, un complejo problemático multicausal, que no es producto solamente del crecimiento del parque automotor y la expansión urbana (Figueroa, 2005), sino también de los cambios en el modelo técnico-económico y, como consecuencia, de la organización de la cotidianidad de los hogares (Arriagada, 2004). En efecto, las personas no viajan al trabajo de la misma manera que viajaban hace 30 años atrás y mucho de ese cambio tiene que ver con la forma en que sus actividades diarias se han modificado (Ascher, 2004).

Por un lado, el cambio del paradigma tecnológico-económico, de un modelo fordista industrial a un modelo posfordista descentralizado, donde prevalecen las actividades de servicios y comunicaciones, ha transformado la jornada laboral tradicional, y con ella, los viajes al trabajo. Las condiciones del mercado de trabajo en la actualidad, se caracterizan por la flexibilización de la fuerza de trabajo en sus diversas formas (salarial, horaria, numérica) y una mayor inestabilidad e incertidumbre en la duración del empleo y formas de contratación (Celis Ospina et al., 2012; Esponda, 2017). Son varios los estudios que muestran un proceso creciente de precarización en el mercado de trabajo, fenómeno que altera las condiciones y prácticas laborales, generando diversos interrogantes sobre sus efectos en la movilidad cotidiana (Bonofiglio & Fernández, 2003; Trajtemberg & Varela, 2015; Tsianos & Papadopoulos, 2006).

Por otro lado, el ingreso masivo de la mujer en el mercado laboral modificó los roles establecidos en la organización del hogar, poniendo en jaque las responsabilidades sobre el trabajo de cuidado<sup>3</sup>, asignado tradicionalmente a las mujeres, y agregando una variable más

---

<sup>3</sup> *Aquellas actividades que se realizan para garantizar la reproducción del hogar, ya sea el cuidado de niños o personas mayores dependientes, como el mantenimiento y aprovisionamiento del hogar.*

a la ecuación, ya complicada, trabajo-familia-movilidad (Arriagada, 2007; OIT y PNDU et al., 2009) . Dichos cambios inciden sobre la conformación de una movilidad compleja, relacional y no-regular, haciendo de la rutina algo menos “estable” y “predecible” por la variación en los recorridos, los tiempos y los modos en que se realizan los viajes diariamente. Las encuestas de origen-destino y los censos de población, si bien describen, clasifican y cuantifican los viajes diarios desarrollados en la ciudad, permiten dimensionar las prácticas de movilidad por trabajo para toda una ciudad, ofreciendo un potencial para la planificación y mejora de la movilidad cotidiana, pero no permiten representar la complejidad del itinerario cotidiano que realizan los miembros de los hogares, así como tampoco dar cuenta de la variabilidad que dichos itinerarios adoptan según el día de la semana, del mes, del año.

La presente tesis explora la movilidad cotidiana por trabajo, abordando sus múltiples componentes mediante el desarrollo articulado de métodos de observaciones cualitativas complementarios a estudios cuantitativos preexistentes, a efectos de visibilizar la condición relacional y no regular de los viajes por trabajo, con el propósito ulterior de ofrecer avances y aportes a las metodologías para la planificación de la movilidad cotidiana.

Ante la necesidad de integrar los aportes de la información producida por los estudios tradicionales cuantitativos y complementarlos con la capacidad de profundizar sobre la problemática de las herramientas cualitativas, se desarrollará a continuación la problematización de la movilidad por trabajo, a efectos de enmarcar el diseño del presente trabajo de investigación.

## **1.2. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

Existe una significativa producción científica que aborda el estudio de la movilidad y su relación con el trabajo que puede dividirse en cuatro grandes grupos: i) la movilidad social a partir de trayectorias laborales (Goren & Suárez, 2009); ii) los estudios migratorios de la fuerza de trabajo (Stark & Bloom, 1985); iii) la movilidad residencial intraurbana por motivos laborales (Delaunay & Dureau, 2004) y (iv) la movilidad cotidiana al lugar de trabajo (Blanco, 2005; Miralles-Guasch & Oyón, 1998; Queirolo, 2003; Sánchez Gutierrez, 2003). La presente tesis se desarrolla en este último grupo.

La movilidad por trabajo ha sido abordada principalmente a partir de dos grandes perspectivas: 1) como instrumento para la planificación urbana (Ball, 1980) y 2) como foco mediante el cual observar la experiencia urbana (Imilán, Jirón Martínez, & Iturra, 2015). El

primero toma como elemento de análisis los viajes, a partir del abordaje cuantitativo de variables económicas y espaciales, basándose en información estadística o censal aplicada frecuentemente sobre modelos matemáticos, persiguiendo objetivos de análisis y planificación integral de grandes áreas o territorios. El segundo enfoque observa las estrategias que despliegan las personas y sus problemáticas, observando la movilidad desde la mirada del individuo, buscando conocer las lógicas y aplicando diferentes métodos cualitativos para abordar temas específicos, como la exclusión social y las implicancias de género en la movilidad.

Ambas perspectivas constituyen diferentes aportes a la comprensión de este complejo problemático, es por ello que distintos equipos de investigación procuran su integración. Algunas producciones científicas con tradición en estudios cuantitativos buscan incorporar progresivamente abordajes cualitativos complementarios, al mismo tiempo que otros grupos de estudio de las ciencias sociales empiezan a observar los estudios cuantitativos.

Dentro de los grupos de tradición cuantitativa, existe mucha producción reciente que renueva su aproximación teórico metodológica persiguiendo esa integración, partiendo de una crítica a la metodología que sustenta encuestas de origen y destino de viajes y reconociendo la necesidad, no solamente de incluir nuevas variables en los estudios de transporte, sino de procurar un cambio en el abordaje epistemológico en la búsqueda de los datos. Al respecto, Aón y López explican:

*“El principal problema de estas prácticas (las encuestas OD) es de naturaleza epistemológica dado su abordaje sectorial (no sistémico) y su búsqueda de detalle como forma de validación del resultado. El planteo conceptual del desarrollo de encuestas domiciliarias para modelización, busca detalles de los viajes que luego procurará reproducir mediante modelización matemática, como forma de validación del modelo “predictivo”, en escenarios de transporte y población de mediano plazo. Este abordaje implica una hipótesis de estabilidad de la movilidad de las personas y una excesiva fe sobre la posibilidad de anticipar el comportamiento de movilidad a partir de lograr modelizar o reproducir el comportamiento observado mediante una medición de un momento urbano simultáneo” (Aón y López, 2015).*

Estos estudios que buscan completar el enfoque cuantitativo, exploran dimensiones relativas a algunas condicionantes críticas de la vida cotidiana, que permitan desarrollar análisis más amplios que representen la complejidad en la elección de un modo de transporte, la

interdependencia de movilidad entre los miembros del hogar, etc. (Aón, López, & Freaza, 2016; López, Aón, Freaza, Giglio, & Cola, 2017). En este sentido, se reconocen la trayectoria de los estudios clásicos en la consideración del hogar como unidad de análisis explicativa de los patrones de movilidad (Aón, Olivera, & Ravella, 1999; De la Barra, 2014; Giglio, Aón, López, Freaza, & Pared, 2018; Ortúzar & Willumsen, 1990).

Dentro de los grupos de tradición cualitativa, existen estudios recientes (Blanco, 2016; Kwan, 2008; Unbehaun et al., 2014) que *“buscan superar la división entre una movilidad entendida como asunto de los sujetos y el transporte de los medios que hacen posible esa movilidad”* (Zunino Singh et al., 2018:14). El libro *“Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”* (2018), compilado por Dhan Zunino Singh, Guillermo Giucci y Paola Jirón, constituye un aporte sustancial en la búsqueda de la integración teórica, metodológica y epistemológica de los estudios de la movilidad, particularmente en Latinoamérica. En la introducción del texto, Zunino, Giucci y Jirón señalan dos perspectivas posibles desde las cuáles abordar, teórica y metodológicamente, la movilidad. Por un lado, aquella que considera la movilidad como el objeto a analizar y, por otro lado, la perspectiva donde la movilidad se utiliza como el foco desde el cual analizar otros procesos (económicos, sociales, culturales). Con respecto a las cualidades de cada perspectiva, los autores destacan lo siguiente:

*“Como objeto de las ciencias sociales, la movilidad puede otorgar avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte, la planificación urbana o los estudios de infraestructuras, especialmente en cuanto a las metodologías que definen sus intervenciones. La movilidad como un modo de indagar cualquier tipo de fenómeno que a simple vista no parece ser uno de movilidad, devela aspectos de la vida cotidiana que teorías o metodologías más estáticas no logran observar: el habitar cotidiano, el medio ambiente, la movilidad residencial, las migraciones, la interdependencia, la alimentación, los temas laborales, el uso de tecnologías en la ciudad”* (Zunino Singh et al., 2018:15).

Respecto de la preocupación por el desarrollo de estudios de movilidad interdisciplinarios, recientemente se ha publicado el primer manual de metodologías para el estudio del transporte y la movilidad con este enfoque (Gutiérrez et al., 2017). Esta experiencia, reunió investigadores provenientes de diferentes disciplinas y tradiciones metodológicas, constituyendo una producción reciente orientada a sintetizar metodologías de estudio de la movilidad con el fin de comprender sus potenciales convergencias y complementariedades. En este manual se exponen metodologías tradicionales e innovadoras, de base cuantitativa y de base cualitativa, reconociendo las posibilidades y limitaciones de cada una, según el

propósito de estudio del que se parta. Como señala Gutiérrez, *“en esta mirada, el uso combinado de las metodologías cuali-cuantitativas y de análisis espacial, ayuda a compensar los sesgos propios de cada una”* (Gutiérrez et al., 2017).

El enfoque planteado para esta tesis, entiende que la movilidad se constituye como uno de los pilares estructurales de la cotidianeidad de los hogares, al permitirles (o no) resolver sus actividades diarias y aprovechar las oportunidades que ofrece la vida urbana (Avellaneda García & Lazo, 2011; A. Gutiérrez, 2009b). En un contexto globalizado, donde las exigencias en la formación y especialización de los empleados son cada vez mayores, pero las formas de contratación cada vez más flexibles (part-time o free-lance); la vida cotidiana y las prácticas de movilidad han cambiado y se han complejizado de manera sustancial (Ascher, 2004; Castells, 2000; Herce Vallejo, 2009).

Un claro ejemplo de la aplicación de este enfoque es el caso de estudio de Paola Jirón y Walter Imilán (2015), donde establecen el vínculo entre la flexibilización del trabajo en Santiago de Chile y las prácticas de movilidad cotidiana de los trabajadores. Por lo general, las prácticas de movilidad cotidianas no consiguen explicarse en términos individuales y por ello, debieran ser analizadas a nivel del “hogar” (Aón, 2003; Aón, Olivera, Ravella, 2004; Aón, Giglio, & Martini, 2014; De la Barra, 1984; Wiliumsem y Ortuzar, 1991; Gil Solá, 2016). Es allí donde pueden observarse la interrelación entre los diferentes miembros que lo componen y las lógicas detrás de las decisiones y estrategias adoptadas por los mismos (Chaves, Segura, Speroni, & Cingolani, 2017; Neale & Hutchinson, 1981; Pratt & Hanson, 1991). Continuando con esta idea, los viajes realizados por los diferentes miembros de los hogares, no deberían ser analizados de forma separada, sino de forma relacional. Como señala Zucchini en su tesis, (Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid, 2015) el término de “viaje encadenado” incorpora *“aquellos desplazamientos que (...) siguen una pauta espacial de tipo poligonal porque encadenan varios viajes entre distintos lugares del espacio urbano (...) para poder realizar todas las tareas relacionadas con el trabajo doméstico (...) y con el trabajo remunerado”*.

El abordaje de la movilidad como enfoque de análisis propuesto para esta tesis, explora las causas indirectas que inciden en la complejización de las prácticas de movilidad por trabajo. En primer lugar, al reconocer y visibilizar la forma y la relevancia del carácter poligonal y relacional en los viajes al trabajo actuales, la investigación permitirá vincular espacios, actividades y personas, hasta ahora contemplados de manera fragmentaria. En segundo

lugar, al considerar la variabilidad de las actividades que desarrollan los distintos miembros de los hogares a lo largo de la semana, se podrá evidenciar el carácter no-regular en las prácticas cotidianas de las familias y el peso que deben asumir en la organización de los viajes.

En este marco, la presente investigación reflexiona sobre las metodologías de abordaje sobre la movilidad cotidiana por trabajo a partir de proponer, mediante la complementariedad de técnicas cuantitativas y cualitativas, una innovación teórico-metodológica, con la capacidad de mejorar las explicaciones de la movilidad cotidiana por trabajo e integrarse a los instrumentos cuantitativos orientados a la planificación urbana de la movilidad.

### **1.3. PREGUNTAS, HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.**

Enmarcada en este debate, la presente investigación avanzará desarrollando un conjunto de preguntas, hipótesis y objetivos que estructuran y dan guía a la investigación.

- **Preguntas de investigación**

**Pregunta de partida:**

¿Cómo se han modificado las prácticas de movilidad por trabajo respecto de la movilidad de hace 30 años? ¿De qué manera puede visibilizarse, conocerse y comprenderse su complejidad actual?

**Preguntas derivadas:**

1. ¿Cómo se ha estudiado y problematizado la movilidad cotidiana por trabajo y cuáles han sido los abordajes metodológicos aplicados para conocer y comprender su complejidad?
2. ¿Cómo se vincula el proceso de flexibilización en las actividades productivas con la complejidad en las prácticas de movilidad por trabajo actuales? ¿Cuáles son sus características y condicionantes?
3. ¿Cuáles son las variables críticas en la configuración de los hogares que complejizan las prácticas de movilidad por trabajo? ¿Cómo se relacionan con la organización de los miembros del hogar?

- **Hipótesis de trabajo**

**Hipótesis General:**

Las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo se han complejizado, entre otras cosas, por el efecto combinado de: (i) la flexibilización y diversificación de las actividades productivas y (ii) la modificación de los roles de género tradicionales en el hogar. Estos cambios se expresan en el carácter no-regular y relacional de la movilidad cotidiana realizada por los miembros de los hogares.

**A partir de la hipótesis general se desarrollan tres hipótesis derivadas**, una de tipo metodológico, una segunda problematizando el carácter no regular de la movilidad por trabajo y una última problematizando el carácter relacional de la movilidad por trabajo.

1. La complejidad que caracteriza las prácticas de movilidad por trabajo, no puede ser completamente abordada por las encuestas de origen-destino tradicionales en los estudios de transporte, ya que resultan insuficientes para representar el carácter relacional y no-regular en las prácticas de movilidad actuales.
2. La flexibilización de las actividades productivas incide en el carácter no-regular de las prácticas de movilidad por trabajo, debido a la variabilidad del lugar y el horario de trabajo, esto se torna aún más crítico según la distancia entre las actividades productivas y la localización de los hogares, el tamaño y la composición del hogar y la diversidad de las actividades cotidianas que realizan sus integrantes.
3. El ingreso de la mujer al mercado laboral ha alterado los roles de género preestablecidos en la organización del hogar, modificando las pautas que estructuraban la movilidad de sus miembros, en términos de responsabilidades y tareas designadas a cada uno, llevándolos a desplegar prácticas de movilidad de carácter relacional.

- **Objetivos de la investigación**

El objetivo de la presente investigación consiste en **Indagar, visibilizar y analizar** la complejización del viaje al trabajo actual a partir de construir una metodología combinada que permita conocer en profundidad el carácter relacional y no-regular en las prácticas de movilidad por trabajo actuales. Particularmente se busca dar cuenta de la incidencia de la

flexibilización de las actividades productivas y el cambio en los roles de género en las actuales prácticas de movilidad, contribuyendo a un avance teórico-metodológico sobre los estudios de movilidad por trabajo en las ciudades.

En correspondencia a dicho objetivo general, se determinaron **tres objetivos particulares**:

1. **Indagar** sobre los antecedentes teóricos y metodológicos relevantes en el estudio de la movilidad cotidiana por trabajo, a los efectos de diseñar la investigación que garantice un aporte al campo del conocimiento de la movilidad por trabajo en ciudades.
2. **Visibilizar** el carácter complejo, relacional y no-regular en las prácticas de movilidad por trabajo, desarrollando módulos de análisis cualitativos integrados a técnicas cuantitativas preexistentes que den acceso a una información más completa sobre los viajes por trabajo.
3. **Analizar** la incidencia de la flexibilización de las actividades productivas y el cambio en los roles de género en el hogar sobre la complejidad en las prácticas de movilidad por trabajo, construyendo nuevas explicaciones para la movilidad por trabajo en ciudades.



## **CAPÍTULO 2      ESTADO DEL ARTE Y MARCO TEÓRICO**



## 2.1. ABORDAJES SOBRE LA MOVILIDAD COTIDIANA POR TRABAJO

Desde sus orígenes, el trabajo motivó algún tipo de movilidad, ya sea física, virtual o simbólica; de personas, objetos, bienes o información. Existe una significativa producción de literatura que aborda el estudio de la movilidad y su relación con el trabajo y puede dividirse en cuatro grandes grupos (Imagen 1): i) la movilidad social a partir de trayectorias laborales (Goren & Suárez, 2009; Ruesga, Da Silva Bichara, & Monsueto, 2014; Trajtemberg & Varela, 2015); ii) los estudios migratorios de la fuerza de trabajo (Durand & Massey, 2003; Piore, 1979; Stark & Bloom, 1985; Todaro & Maruzsko, 1987); iii) la movilidad residencial intraurbana por motivos laborales (Contreras, 2012; Cosacov, 2014; Delaunay & Dureau, 2004; Di Virgilio, 2007; Módenes, 2008) y, por último, (iv) la movilidad cotidiana al lugar de trabajo (Blanco, 2005; Miralles-Guasch & Oyón, 1998; Queirolo, 2003; Sánchez Gutierrez, 2003).

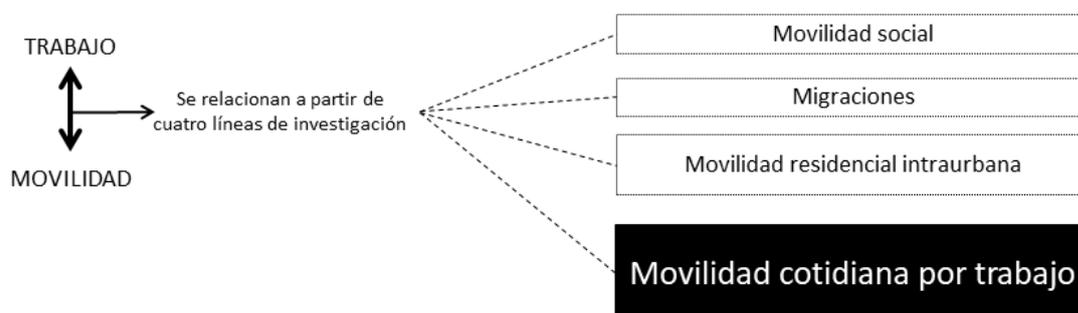


Imagen 1. Principales líneas de trabajo sobre la relación entre trabajo y movilidad. Fuentes: Elaboración propia, 2018.

(Orejuela & Correa, 2007, p. 64)(Orejuela & Correa, 2007, p. 64)(Orejuela & Correa, 2007, p. 64)(Orejuela & Correa, 2007, p. 64)La presente tesis se desenvuelve dentro del último grupo, el de los estudios sobre la **movilidad cotidiana**, es decir, aquella movilidad que se realiza diariamente para acudir al lugar de trabajo. Dicha movilidad ha sido abordada, principalmente, a partir de dos perspectivas de análisis (Imagen 2):

- 1) Como herramienta para la planificación urbana
- 2) Como reflejo de la experiencia urbana

El primero toma como elemento de análisis los viajes, a partir del abordaje cuantitativo de variables económicas y espaciales, basándose en información estadística o censal aplicada frecuentemente sobre modelos matemáticos, persiguiendo objetivos de análisis y la

planificación integral de grandes áreas o territorios. El segundo enfoque analiza las estrategias que despliegan las personas y sus problemáticas, observando la movilidad desde la mirada del individuo, buscando conocer las lógicas y la forma en la cual experimentan la movilidad, aplicando diferentes métodos cualitativos que permitan abordar temas específicos, como la exclusión social, las implicancias de género en la movilidad, entre otros.

Ambas perspectivas constituyen un aporte y *“como sucede con los métodos cuantitativos y los cualitativos, es necesario generar puentes de comunicación metodológica para poder inquirir en profundidad sobre los problemas cada vez más complejos que surgen en el seno de la sociedad”* (Castro-díaz, 2017). En línea con este planteo, existe un tercer grupo de investigaciones cada vez más prolífero, en consonancia con dicha búsqueda metodológica e interdisciplinaria, considerando la movilidad cotidiana por trabajo:

### 3) Como un problema complejo de abordaje complementario

En los siguientes apartados se detallarán con mayor profundidad los estudios y debates desarrollados por cada una de estas perspectivas (Imagen 2).

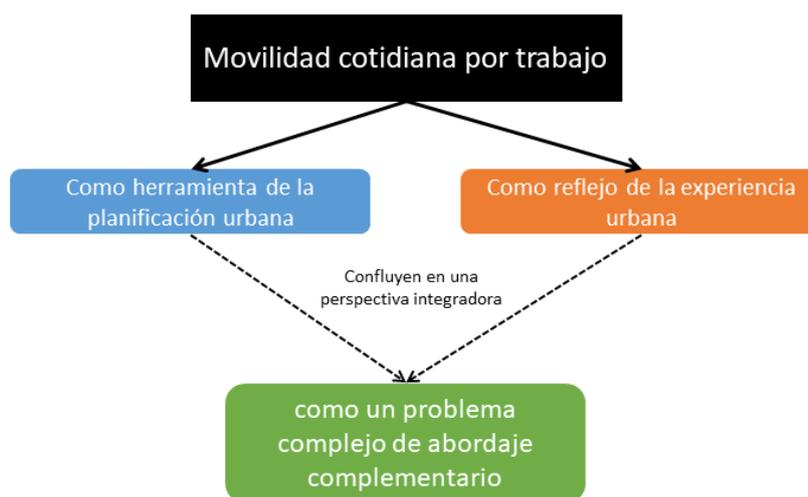


Imagen 2. Enfoques sobre la movilidad cotidiana por trabajo. Fuentes: Elaboración propia, 2018.

## Como herramienta de planificación.

En este apartado se expondrán los estudios sobre la movilidad cotidiana por trabajo cuyo marco de origen remite a la noción de transporte, es decir, “*al movimiento físico-real de personas o cargas de un lugar a otro y al intercambio no físico de información dentro de un sistema definido*” (Krüger, 2018). A partir de esta descripción muy amplia, pueden realizarse aproximaciones desde varias disciplinas, como la ingeniería, la economía, la psicología, la política y la planificación urbana. Los trabajos desarrollados en esta línea pueden dividirse en tres enfoques: **económico-espacial**, **técnico-ingenieril** y **político-integrado** (Imagen 3).



Imagen 3. Principales enfoques de la movilidad cotidiana por trabajo como herramienta de planificación urbana. Fuentes: Elaboración propia, 2018

Los primeros estudios sobre los usos del suelo y el transporte se caracterizaron por un enfoque **económico-espacial**, donde los viajes por trabajo eran analizados (principalmente) a partir de métodos cuantitativos aplicados sobre diversos modelos matemáticos basados en estadísticas y datos de encuestas origen-destino o censos poblacionales. Todo modelo, como afirma De La Barra (2014), “*es una teoría en forma comprobable*”, es decir, sirven de nexo entre lo teórico y lo empírico. Dicha capacidad de contrastación, otorgó a los modelos una gran relevancia entre las ciencias sociales, ya que les permitió realizar estimaciones para

escalas urbanas y territoriales grandes, involucrando estimaciones de múltiples dimensiones cuantitativas, como población, hogares, viajes, distancias, tiempos, las cuales han permitido mejorar la información para la planificación de los usos del suelo y del transporte. Esto los posicionó como una herramienta clave en la evaluación sobre políticas de planificación urbana y regional.

La localización de los centros de trabajo en relación a las áreas residenciales ha sido motivo de investigación recurrente en la **economía urbana** y los estudios regionales (Yáñez Contreras & Acevedo González, 2010). El enfoque espacial predominante en estos estudios, permitió establecer una relación de flujos entre los centros y las áreas residenciales en los “suburbios” o “periferias” urbanas, evidenciando nuevas configuraciones urbanas. Los principales aportes desarrollados en estos estudios se realizaron, por un lado, sobre el análisis de la distribución de la actividad económica y, por otro lado, en la correspondencia espacial entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo. No obstante, la profundización en el desarrollo de nuevas técnicas y herramientas espaciales, ha permitido en la actualidad expandir el análisis hacia otras problemáticas en relación al mercado laboral y la planificación urbana.

En la primera mitad del siglo XIX, en una sociedad mayoritariamente rural, Von Thünen desarrolló un modelo que explica, con gran precisión, el patrón de localización de las actividades agrícolas alrededor de un centro consumidor. Este modelo junto con los desarrollados por otros geógrafos alemanes como Weber, Christaller y Lösch, han constituido la piedra angular de disciplinas como la Ciencia Regional, la Economía Urbana, y, más recientemente, de la Nueva Geografía Económica (Yáñez Contreras & Acevedo González, 2010).

A finales de la década de 1940 y principios de la década de 1950, el economista Walter Isard trabajó para reunir a un grupo de académicos interesados en analizar el desarrollo regional. Estos académicos procedían de diferentes disciplinas: economía, geografía, urbanismo, ciencias políticas y sociología rural. La ciencia regional se ocupó desde sus orígenes en estudiar los impactos regionales de los procesos nacionales o globales con respecto a los cambios económicos y sociales, para tal propósito se requeriría formular nuevos conceptos teóricos y herramientas metodológicas innovadoras.

Al igual que en la obra magna de Walter Isard, titulada “Location and Space-Economy” (1956), en la cual se integran los aportes de las teorías de localización de los geógrafos alemanes

con la microeconomía, la ciencia regional ha centrado sus esfuerzos en las teorías de la localización, es decir, en la explicación de las decisiones de localización de la actividad económica y de la población, y en las teorías de desarrollo regional, con las cuales se intenta comprender las razones y fuentes del crecimiento regional. Ya en una fecha tan temprana como 1932, la Oficina del Censo de Estados Unidos señalaba:

*“La población de la ciudad administrativamente delimitada frecuentemente ofrece una muy inadecuada idea de la población agrupada en y en torno a esa ciudad.... Si queremos tener una visión del agrupamiento o concentración de la población en extensas áreas urbanas es necesario establecer distritos metropolitanos que muestren la magnitud de cada uno de los centros de población” (Bureau of the Census, 1932, citado En Berry, Goheen, & Goldstein, 1970).*

Este párrafo es una clara expresión de una preocupación, tanto teórica como normativa, acerca de cómo definir adecuadamente la realidad urbana, más allá de sus prefijadas delimitaciones administrativas y supone un punto de partida para una tarea que desde entonces han abordado autoridades públicas e investigaciones académicas. Ello ha supuesto la consolidación de una larga tradición de reflexión sobre la nueva forma de la ciudad y como denominar, definir y delimitarla (Vicente Rufí, 2003). Los distritos metropolitanos, las áreas metropolitanas estadísticas norteamericanas (Berry et al, op.cit); el territorio metropolitano definido para el espacio francés; el «campo urbano» de Friedmann y Miller (1956); los mercados locales de trabajo; las áreas de cohesión (Castañer, 1994) los sistemas continuos de asentamientos (Governia & Dematteis, 1999); el concepto de ciudad-región (Scott, 2001), etc. son sólo una pequeña expresión de los intentos por conceptualizar y aprehender científicamente el nuevo espacio urbano.

En la década de 1960, con el renovado interés por el papel del espacio en la teoría económica, aparecen los trabajos de William Alonso (1964), Richard Muth (1969) y Edwin Mills (1967), quienes sustituyen en el modelo de Von Thünen el centro consumidor de productos agrícolas por un centro de negocios generador de empleo, la renta de la tierra agraria por la renta urbana y la disponibilidad de suelo para cultivos agrícolas por la construcción de viviendas. Según estos autores, el empleo dentro de una ciudad se concentra en un sólo centro y la población, para evitar costos de transportes, tiende a localizarse cerca de éste, conduciendo a lo que actualmente se conoce como una estructura espacial monocéntrica. La lógica de este modelo responde a los mismos principios que el modelo de Von Thünen, es decir, que existe un *trade off* entre costos de transporte y costo del suelo.

Este modelo tuvo éxito en la explicación de la determinación de la renta del suelo y en la distribución espacial de la población en las nacientes ciudades. No obstante, el crecimiento de las mismas vino acompañado de una mayor congestión en los principales centros de empleo, lo cual llevó a las empresas y, como consecuencia al empleo, a situarse ya sea en sus alrededores, en cuyo caso se habla de un monocentrismo con dispersión, o en la periferia y en zonas menos densas poblacionalmente, en cuyo caso se habla de policentrismo. En el que surgen nuevos centros de empleos separados físicamente del centro original. A raíz de estas modificaciones en la forma del crecimiento de las ciudades, desde los años ochenta, han surgido importantes trabajos que buscan identificar estos nuevos centros de empleo en la ciudad.

La definición de mercados locales de trabajo ha sido una de las herramientas con mayor difusión dentro de los estudios regionales. Dicha metodología utiliza a la movilidad residencia-trabajo como variable clave a la hora de instrumentalizar el procedimiento de delimitación. A fines de la década de 1970 comienza a trabajarse en el Reino Unido (UK) la definición de las áreas locales de trabajo o *Travel Work Areas* (TWA) (Ball, 1980; Coombes & Openshaw, 1982). Los trabajos eran impulsados por la búsqueda de una nueva forma de regionalización, que delimitara las áreas metropolitanas a partir del uso de información censal, por lo menos en la mayoría de los casos. En su investigación, Coombes (1982), define las áreas locales de trabajo a partir de la relación espacial que se produce entre el origen y el destino de los viajes por trabajo; aquellos sectores donde el 75% de su población se trasladaba por dentro del área, eran considerados un área local laboral, más allá de los límites político-administrativos definidos.

Dicha metodología fue difundida y retomada a principios de este siglo por diferentes autores europeos especialmente en España (Linacero, 2000), como consecuencia del surgimiento de nuevos modelos urbanos difusos (Salom Carrasco & Casado-Díaz, 2007). El interés en vincular la movilidad y el desarrollo urbano hizo que esta metodología se expandiera y fuera aplicada por investigadores en diferentes lugares del mundo, como Nueva Zelanda (Papps & Newell, 2002) y Latinoamérica (Susino & Martínez-Reséndiz, 2010), con el objetivo de identificar jerarquías y dependencias dentro del sistema urbano y delimitar nuevas áreas metropolitanas.

El análisis a partir de la relación espacial residencia-trabajo, permite explorar las nuevas configuraciones urbanas que plantean los mercados de trabajo actuales. La mejora en la tecnología del transporte, posibilitó mayores velocidades, acortando los tiempos de viaje y

abriendo las oportunidades laborales para personas que viven en diferentes áreas de una misma región. Los métodos rápidos de transporte llevan a que las ciudades evolucionen en dos direcciones: por un lado, la densificación y, por otro lado, la dispersión. Este proceso bilateral no es nuevo y ha estado ocurriendo en ciudades norteamericanas desde fines del siglo XIX. Sin embargo, con los avances en el transporte y las telecomunicaciones, su escala e intensidad han aumentado (Ascher, 2005).

Como señala Tomás Errázuriz, en su “relato” sobre “Pasajeros” (2018), Estados Unidos fue el escenario de los primeros conceptos y estudios ligados al viaje cotidiano por trabajo. Ya a finales del siglo XIX, el apogeo de la industria y la expansión de las ciudades condujeron a la progresiva separación entre los espacios de trabajo y las áreas residenciales. Surgen así el término “commute”<sup>4</sup>, para referirse a dicha práctica de viaje y “commuter”, para aludir a quien la protagoniza.

En dicho contexto, y como respuesta al creciente caos y deterioro que empezaban a exhibir los centros tradicionales, los urbanistas modernos de comienzos del Siglo XX - entre los cuales destacaba Le Corbusier<sup>5</sup> - propusieron una serie de pautas urbanísticas (1942) en el marco del CIAM<sup>6</sup>. Su visión funcionalista-maquínista sobre la ciudad, los llevó a proponer la separación de los “usos” que conformaban la vida cotidiana de las personas (habitar, trabajar, circular y recrear), entendiéndolos como unidades espaciales diferenciadas y distribuidas en el espacio (vivienda, centros de trabajo, vías de circulación, lugares de expansión). Esto no hizo más que acentuar la distancia entre las dos actividades vitales desarrolladas por las personas, familias y hogares: habitar y trabajar.

Al mismo tiempo, la innovación tecnológica del transporte condujo, por un lado, al uso de nuevos modos colectivos, como el ferrocarril y los tranvías eléctricos y, por otro lado, al acceso masivo al automóvil. Como ya se mencionó anteriormente, estas tendencias permitieron que viajes de mayor distancia sean realizados en menor tiempo. Todo esto se tradujo en la masificación del viaje cotidiano en las poblaciones urbanas, transformándose en

---

<sup>4</sup> Esta palabra proviene de la “*conmutación o cambio de las tarifas que implementaron las empresas del ferrocarril para atraer a aquellos pasajeros que usaban el tren todos los días para ir y volver de sus lugares de trabajo*” (Paumgarten, 2005)

<sup>5</sup> Su nombre de nacimiento era Charles-Édouard Jeanneret-Gris (Suiza 1887- Francia, 1965), arquitecto y urbanista, fue uno de los principales expositores del movimiento moderno y de las figuras más influyentes del S XX.

<sup>6</sup> Se denomina así a la serie de congresos internacionales realizados entre 1928 y 1959 que sirvieron como laboratorio de las ideas del movimiento moderno (o Estilo internacional) en arquitectura y urbanismo.

una práctica extendida de la dinámica moderna e introduciendo en paralelo el problema del tránsito a la cotidianeidad de las personas.

Con el problema del tránsito nace también la noción de “ciudad orientada al automóvil” (Mumford, 1958; Weiner, 2008). Uno de los primeros autores en trabajar esta problemática fue Colin Buchanan, que propuso un enfoque integrado del tránsito y su relación con la organización del territorio (usos de suelo) en su ya célebre informe “Traffic in Towns” (1963). En su análisis de dicho fenómeno, contextualizado en el Reino Unido, cobran especial relevancia los viajes al lugar de trabajo a los cuales considera *“uno de los rasgos más importantes y básicos de los movimientos urbanos”* (Buchanan & Crowther, 1973:48). Esto se relaciona, no solamente con la magnitud del fenómeno en términos cuantitativos, sino también con la complejidad generada por la dispersión de las áreas urbanas residenciales, agravada a su vez por el auge en el uso del automóvil particular. Insertos dentro del paradigma funcionalista y preocupados por dar una respuesta a la planificación de las ciudades en expansión, los estudios que problematizaban el viaje al trabajo fueron desplazando su interés de una mirada espacial sistémica sobre los usos del suelo y el transporte, para enfocarse específicamente en los aspectos **técnico-ingenieriles** del dimensionado de las vías (Herce Vallejo, 2009), consolidando la tradicional rama de la ingeniería del transporte.

Los primeros años de la planificación del transporte urbano se caracterizaron por la lógica de pronosticar y proveer (predict and provide); es decir, la búsqueda de predecir la oferta de transporte, para poder proveer la capacidad infraestructural a partir de la demanda pronosticada (Krüger, 2018). Como afirma López en su tesis sobre el diseño de la red viaria en la ciudad de La Plata (2015), la inquietud por cuantificar el diseño de las vías con respecto al tránsito que iban a servir llevó a un mayor desarrollo técnico, que condujo al armado del primer Manual de Capacidad Vial (Highway Capacity Manual o HCM) publicado en el año 1950. Los modelos matemáticos desarrollados por los ingenieros para estimar los flujos diarios de las áreas residenciales a los centros, permitieron dimensionar las infraestructuras viales acordes a la demanda de viajes estimada, sin darse cuenta, que al aumentar la oferta de transporte, estimularon una mayor demanda (Herce Vallejo & Margrinyà, 2013).

El pronóstico del tráfico se ha basado, tradicionalmente, en los denominados modelos de cuatro etapas, los cuales pudieron ser desarrollados gracias a los avances de los sistemas informáticos en estudios de transporte realizados en Chicago y Detroit en la década del '50. La modelización de transporte parte de principios matemáticos, físicos y económicos que

permiten replicar de forma racional los comportamientos de los sistemas de transporte, para de esta forma poder estimar los flujos de pasajeros o vehículos que habrá en una red de transporte en cada uno de los modos considerados para escenarios futuros. Las cuatro etapas que conforman dichos modelos son: i) generación de viajes, ii) distribución de viajes, iii) selección modal y iv) asignación de rutas.

A grandes rasgos existen dos grupos de modelos de transporte: por un lado, (i) los modelos basados en viajes, en los cuales la unidad de análisis es un viaje entre un origen y un destino y, por otro lado, (ii) los modelos basados en actividades, en donde se estudia la cadena de viajes en un día completo derivada de llevar a cabo una serie de actividades. Los modelos basados en viajes utilizan como unidad básica de análisis, el viaje. Fueron desarrollados inicialmente en los años 50, utilizando datos estadísticos de manera agregada (zona de análisis de tráfico o también conocidas como zonas de transporte) para estimar el flujo de los viajes con la red actual. Dichos modelos presentan sus ventajas y sus limitaciones.

De acuerdo con el reporte de la SHRP (TRB, 2015), las principales limitaciones que presentan dichos modelos son: i) su incapacidad de analizar la interdependencia entre viajes en un mismo día; ii) los sesgos por agregación; iii) su falta de sensibilidad frente a la hora del día en que los viajes son realizados; iv) la estratificación de la demanda y por último, v) su incapacidad de representar viajes en modos no motorizados de viaje (bicicletas, viajes a pie) y viajes intermedios, cuyo origen o destino no fuera la vivienda.

En la década de 1970, las investigaciones en el campo de la modelación de la demanda toman un giro en su concepción inicial, al percatarse los científicos sobre el potencial de incorporar los viajes dentro de una visión más completa, basada en el concepto del uso del tiempo. Este cambio de perspectiva se dio a partir del descubrimiento de estudios más generales sobre las diferentes formas en que los individuos hacían uso de su tiempo (Robinson, 1977; Szalai, 1972). Esto dio pie al desarrollo de modelos de viaje, donde los viajes eran considerados como una demanda derivada de la demanda de participación en actividades (Kostyniuk & Kitamura, 1982; Pas, 1984). Paralelamente salía a la luz la investigación de Zahavi (Zahavi & Talvitie, 1980), quien se ocupó de asociar los patrones de uso del tiempo en viajes con una actividad conjunta y el ajuste del tiempo de viaje (Beckmann, Golob, & Zahavi, 1983; Golob, Beckmann, & Zahavi, 1981; Zahavi & Talvitie, 1980)

Los modelos basados en actividades (activity-based models en inglés) se han posicionado como las herramientas idóneas para la planeación del transporte en los EEUU. Tienen varias

similitudes con el modelo de 4 etapas, solo que se basan en una muestra de diarios de viaje, en lugar de las tradicionales encuestas de origen y destino de viajes (O-D). A su vez, los modelos basados en actividades incorporan una serie de ventajas sobre los modelos basados en viajes, como la consideración de limitaciones realistas en tiempo, espacio y modo. Los modelos son capaces de considerar los comportamientos de los individuos (Cerde Troncoso, 2013), en la medida en que representan la cadena de viajes que cada individuo realiza al día (en vez de representar los viajes como eventos aislados e independientes). Considerando la imposibilidad de realizar diarios de viaje al 100% de la población, las cadenas de viaje son generadas por unos simuladores inteligentes (Widhalm, Yang, Ulm, Athavale, & Gonzalez, 2015) que, a partir de regresiones multivariable, predicen de manera razonable los comportamientos de las personas (Esson et al., 2016) según sus características (ingreso, edad, ocupación, educación). El diario de viajes constituye una herramienta innovadora que integra las diferentes actividades y modos de transporte desarrollados en los viajes, lo cual permite al modelo obtener una información más completa.

(Cerde Troncoso, 2013)(Cerde Troncoso, 2013)(Cerde Troncoso, 2013)(Cerde Troncoso, 2013)La correspondencia conceptual con el marco epistémico funcionalista, el desarrollo de instrumentos de predicción comprobados empíricamente y la utilidad del dimensionado como técnica de apoyo en una fase de impulso del desarrollo territorial, son algunos de los puntos clave en el éxito de los modelos de demanda (Herce Vallejo, 2009; López, 2015). Sin embargo, en la actualidad, el uso de estos modelos se enfrenta con un punto crítico, relacionado a su pre-concepto de un mundo de recursos infinito, en términos espaciales y económicos, por lo cual, y en la mayoría de los casos, las propuestas emergentes de dichos modelos escapan de los problemas reales de los ciudadanos y de la capacidad factible del estado de llevar a cabo dichas intervenciones. En este sentido, la crisis energética de los setenta y el contexto de una nueva sociedad que se desarrolla en base a las nuevas tecnologías, añadió a estos modelos nuevos interrogantes y puso en marcha la búsqueda para dar respuesta a las nuevas problemáticas urbanas.

La publicación del Informe Brundtland de la ONU (1987) fue uno de los primeros escritos en trabajar acerca del desarrollo sostenible y en incluir dentro de la problemática energética al sistema de transporte. Frente a los primeros informes del cambio climático, surgieron estudios que vinculaban la movilidad cotidiana por trabajo con el aumento en el consumo energético y el impacto ambiental de las ciudades. En búsqueda de soluciones para dicha problemática, algunas investigaciones hicieron énfasis en cómo optimizar la tecnología del transporte para producir menos emisiones contaminantes (Brady & O'Mahony, 2011), otras se concentraron

en pensar nuevas modalidades de trabajo (Sánchez Martínez, 2009) que acortaran las distancias o no demandaran viajes diarios, de manera tal de reducir la congestión vial en la ciudad y el impacto ambiental consecuente (Verano Tacoronte, Suárez Falcón, & Sosa Cabrera, 2013).

Los estudios y políticas urbanas más recientes en la línea del transporte, se han comenzado a enfocar en el estudio del patrón modal motorizado privado (auto) y en los modos de transporte masivos y no motorizados (Ravella, et al, 2005, Rondinella, 2015; Scheepers et al., 2014; St-Louis, Manaugh, van Lierop, & El-Geneidy, 2014). Dicho objetivo presenta una serie de desafíos en varios ámbitos de la vida urbana: cada vez más habitantes se radican en aglomerados metropolitanos (Frediani, 2010; Ravella & Giacobbe, 2005; Soja, 2008) y son varios los autores que detectan la resistencia de los usuarios por abandonar el automóvil, a pesar de todas sus contraindicaciones a nivel urbano y ambiental (Roberts, Hodgson, & Dolan, 2011; Ureta Icaza, 2009; Urresti, 2017).

En línea con dichas preocupaciones, existen investigaciones desde la rama de la geografía que se focalizan en el análisis de la movilidad por trabajo en ciudades con procesos de crecimiento expansivo (García-Palomares, 2010; Miralles-Guasch & Pujol, 2012). Amaya Vega (2009), por ejemplo, profundiza sobre la forma en que los procesos de suburbanización, no sólo de la residencia sino también del empleo, incrementan el uso del automóvil particular por el bajo coste del viaje en relación a los sistemas de transporte público. Esto ocurre a causa de que los recorridos del transporte público no están planificados a la par del crecimiento urbano, por consecuencia dejan de ser una opción viable en términos de tiempos y costos. Otros autores sobrepasan los límites de la periferia y hablan de la movilidad diaria por trabajo entre diferentes ciudades o *extended metropolitan commuting* (Taaffe & Gauthier, 1980) y cómo ésta influye en el decrecimiento de la periferia y fomenta la movilidad residencial entre diferentes ciudades.

En Argentina, puede encontrarse éste tipo de enfoque geográfico en los trabajos de Horacio Torres (1987) sobre el censo de 1980, donde analiza las preguntas relevadas sobre el viaje residencia-trabajo y destaca la importancia del tiempo de viaje al trabajo como uno de los *factores que afectan la "calidad de vida"* de la población. Otra autora que trabaja en este tipo de análisis es Nélica Queirolo en su tesis de grado "*Análisis espacial de la movilidad por trabajo en la Ciudad de Buenos Aires: cambios y permanencias: 1970-2002*" (2003) cuyo objetivo principal fue identificar los cambios en las características de la movilidad por trabajo de dicho período, su espacialización en la ciudad y su relación con las transformaciones en

la configuración urbana. Para lograrlo, desarrolla una serie de matrices de producción y atracción de viajes hogar-trabajo, donde compara variables como motivo de viaje, origen y destino del viaje, modo de transporte utilizado en el viaje, entre otras.

La investigación de Susana Kralich (1993) es un claro exponente de la perspectiva clásica de análisis sobre estos viajes, característica de la geografía del transporte, donde la movilidad es estudiada a partir de grandes bases de datos tomando categorías como: modo de transporte, origen y destino del viaje, cantidad de trasbordos, combinación de modos, etc. Lo destacable del trabajo que propone Kralich, es dar cuenta de la relevancia de los viajes “indirectos” (es decir con varios trayectos y modos involucrados), subrayando la necesidad de una tarifa que contemple la combinación de diferentes modos de transporte (hoy podríamos compararlo con la Red SUBE), de manera tal que el impacto sobre los costos de viaje se vea disminuido, especialmente para aquellos usuarios con menor accesibilidad o itinerarios más complejos. La información empírica del caso corrobora que la gente viaja al trabajo *“como puede en lo que puede. La verdadera elección, entendida como selección de un modo frente a otro alternativo, ya sea por rapidez, seguridad, comodidad o economía, es un privilegio para pocos”* (1993).

(Torres, 1987)(Torres, 1987)(Torres, 1987)(Torres, 1987)Las nuevas relaciones urbanas (en términos espaciales y político-administrativos) que plantea la movilidad cotidiana por trabajo actual, llevaron a un nuevo planteo sobre la vinculación entre el transporte y los usos del suelo. A partir de la década de los `90, la rama de la geografía humana que se enfoca en el transporte, propuso una nueva relación de tipo dialéctica, y no causal, entre el transporte y el territorio (Gutiérrez, 2012; Miralles-Guasch, 2002). Esto permitió abrir un debate en torno a las prácticas de planificación urbana que, ante los procesos de crecimiento expansivo en las ciudades, probaron ser insuficientes para pensar el desarrollo urbano y el sistema de transporte de forma equilibrada.

El nuevo enfoque **político integrador** que caracteriza a la planificación integrada del transporte (Litman, 2012), juega un rol clave en la formulación de nuevas estrategias para pensar la ciudad y sus actividades. Los autores que desarrollaron esta línea de investigación, ante el reconocimiento de la importancia del vínculo entre el transporte y el territorio, se esforzaron por desarrollar un marco teórico-metodológico interdisciplinario que posibilite pensar las políticas urbanas actuales. La relación espacial entre los centros de trabajo y las áreas residenciales fue abordada desde dos posturas opuestas: i) la descentralización de los

centros de trabajo hacia las periferias por un lado y ii) la concentración de las actividades en corredores de transporte por otro.

Desde una perspectiva económica, Sánchez Gutiérrez (2003) desarrolla en su tesis doctoral un análisis sobre la movilidad al trabajo, como elemento clave para la planificación territorial de los usos residenciales y la actividad económica. La tesis analiza la organización físico-espacial de la movilidad por motivo trabajo en el área metropolitana de Madrid, a partir de encuestas de transporte realizadas en la región. El trabajo establece que la congestión vial experimentada diariamente en la movilidad al trabajo se debe, no solo a la cantidad significativa de los viajes, sino también a la concentración de las actividades productivas en un único centro. En base a este planteo, el autor argumenta la necesidad de actuar mediante una planificación urbanística que altere el esquema establecido de usos del suelo y facilite la descentralización de las actividades, de manera tal de equilibrar la relación entre los centros de trabajo y las áreas residenciales.

En el año 2006 fue publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente el documento “Urban Sprawl in Europe: the ignored challenge” (EEA, 2006) en el que se hacía un llamamiento a los Estados y regiones miembros a contener el fenómeno conocido como “urban sprawl” (asentamiento urbanístico disperso en baja densidad) que había crecido espectacularmente durante la década de los noventa y comienzos del siglo XXI. A partir de entonces comenzó a desarrollarse la aplicación de un modelo llamado “Transit Oriented Development (T.O.D.)” (Cervero & Day, 2008) que consiste en fomentar el desarrollo urbanístico en torno a las estaciones de ferrocarril (o de otros modos de transporte público), en un área de influencia máxima de 800m, de manera que las densidades en ese entorno puedan ser medias-altas y presentes una mezcla de usos residenciales, comerciales, trabajo y ocio.

Partiendo del modelo de ciudad compacta y sostenible de Rueda, entre otros, (Herce Vallejo & Margrinyà, 2013; Miralles-Guasch & Marquet Sarda, 2001; Rueda, 2012) el concepto del Desarrollo Orientado del Transporte (traducción al español de TOD), permite vincular de forma directa el desarrollo de los usos de suelo con el sistema de transporte público masivo y el diseño urbano (Padilla, 2013). Organismos gubernamentales e instituciones académicas, como el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo en México (en adelante ITDP) argumentan que es posible revertir la problemática del tránsito desde el origen, es decir, *desde la misma construcción del espacio habitable de la ciudad* (2014). El Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) es una estrategia ampliamente desarrollada a nivel

tecnocrático, que promete reducir la necesidad de viajar grandes distancias y ofrece una oportunidad para la densificación, de manera que el patrón modal de los viajes vire de los modos motorizados y privados a los no motorizados y masivos.

El *Libro blanco* que trabaja sobre la política de transporte (*Comisión Europea, 2002*) y el *Libro verde* que propone un marco sobre la responsabilidad social de las empresas (*Comisión Europea, 2007*), son algunos de los más recientes trabajos de la Unión Europea que se alinean a esta nueva concepción de la planificación del transporte. En dicho contexto, surge en la Unión Europea una campaña que busca promover el accionar responsable de las empresas en términos ambientales, exigiendo a las mismas la gestión de la movilidad cotidiana de sus empleados (*Comisión Europea, 2001*). Dicha campaña, sirvió para impulsar los denominados Planes de Transporte al Trabajo (en adelante PET), herramientas de planificación del transporte a nivel municipal, obligatorias para las empresas con doscientos o más empleados en su staff (*ESRC Transport Studies Unit, 2002*). Los PET tienen por objetivo planificar la movilidad de los empleados en la empresa, promoviendo prácticas de movilidad más amigables en términos energéticos y ambientales (*ISTAS, 2005*).

Siguiendo la estructura básica de un plan, los PET se encargan de realizar un diagnóstico sobre la movilidad de los empleados, a partir de encuestas y algunas entrevistas, para luego desarrollar una serie de propuestas y estrategias para los diferentes perfiles relevados. Sin embargo, pueden detectarse dos falencias fundamentales en la concepción de estos planes. Por un lado, se considera únicamente el entorno urbano en relación directa al lugar de trabajo, sin considerar el sistema de la ciudad en su conjunto y, por otro lado, consideran al empleado como un individuo cuyo único motivo de viaje es el trabajo, siguiendo una lógica fordista de viaje de tipo pendular. Esto se debe también a que el propósito ulterior de dichos planes, no es tanto resolver la movilidad cotidiana de los trabajadores, sino modificar el patrón modal de viajes hacia modos de transporte que emitan una menor cantidad de emisiones contaminantes.

Desde el punto de vista de la planificación integrada, pueden plantearse múltiples enfoques de actuación para resolver la movilidad al trabajo como, por ejemplo, disminuir la necesidad de viajes, estimular distancias de viaje más cortas o alentar el uso de los modos públicos de transporte. Sin embargo, dichas propuestas deben estar basadas en una correcta lectura sobre la problemática de movilidad actual. Los trabajos que se focalizan en el análisis de la elección de los modos de transporte, se ocupan de problematizar la partición modal que

adoptan los viajes por trabajo en la actualidad, aplicando en sus análisis variables demográficas, económicas y espaciales.

Quambry (1967) habla de tres enfoques diferentes que se desarrollaron en los modelos de elección de transporte: i) los que relacionan el modo de transporte con características urbanas (crecimiento, densidad, distancia) y características del usuario (nivel de ingreso, tenencia de auto); ii) los modelos que buscan predecir o estimar la cantidad de viajes realizados en transporte público y privado entre diferentes sectores de la ciudad, considerando variables como el tiempo y el costo de viaje en ambos modos de transporte; y iii) los modelos que buscan explicar y predecir el comportamiento individual que determina la elección del modo de transporte, considerando variables individuales como el nivel socio-económico y el tipo de hogar o familiar (Gera & Kuhn, 1980).

Las investigaciones más recientes sobre la elección del modo de transporte, han comenzado a incluir variables perceptuales y afectivas provenientes de la psicología social (Anable & Gatersleben, 2004; Rondinella, 2015; Scheepers et al., 2014; St-Louis et al., 2014). En su investigación sobre las ciudades británicas, Cass y Faulconbridge (2015) aplican las teorías de la psicología social para entender las razones que mantienen a los usuarios aferrados al uso del auto particular para sus viajes por trabajo, pero al mismo tiempo evalúan las condiciones de disponibilidad en los hogares de otros medios de transporte, como la bicicleta, y cuán accesible es para ellos el transporte público. Este análisis de carácter integrador, les permite determinar la real posibilidad de los usuarios de adoptar otros modos de viaje, basándose en sus necesidades y posibilidades empíricas.

### **Como reflejo de la experiencia urbana**

Las investigaciones que abordan el **enfoque socio-cultural** de la movilidad cotidiana por trabajo, se concentran en el análisis sobre los sujetos que se movilizan o las observaciones que dichos sujetos realizan sobre su propia movilidad, adoptando el paradigma interpretativo de las ciencias sociales. Cabe destacar que, a pesar del protagonismo de la mirada del actor en este enfoque, dicha forma de aproximación no implica una descontextualización del fenómeno en relación a los procesos macro de la ciudad. Temas como el mercado de suelo y el crecimiento expansivo, fuertemente vinculados al enfoque espacial, son retomados por los investigadores en esta perspectiva, pero a través de la mirada del individuo que experimenta dichos procesos urbanos.

A partir del surgimiento de la ciudad industrial, la movilidad comenzó a considerarse un rasgo característico y explicativo de los procesos urbanos y sociales. Existen dos ramas fundamentales desde las cuales se indagó inicialmente en el concepto de movilidad. Originariamente el término fue impulsado por los estudios sociológicos desarrollados en EEUU y Reino Unido, que derivaron en la rama de la sociología urbana (Castells, 1974), luego paso a ser el objeto de estudio de la geografía, particularmente la rama del transporte de la geografía humana (Hanson, 1980) y, más recientemente, paso a ser objeto de estudio de las ciencias sociales en el marco del paradigma del “giro de la movilidad” (Sheller & Urry, 2006a). De allí en adelante, el concepto empezó a cobrar mayor relevancia en los países de Europa continental y, posteriormente, en Latinoamérica (Kralich, 1993b; Miralles-Guasch & Oyón, 1998; Torres, 1987).



Imagen 4. Principales enfoques de la movilidad cotidiana por trabajo como reflejo de la experiencia urbana.  
Fuentes: Elaboración propia, 2018

En cuanto a la movilidad cotidiana por trabajo, específicamente, existen cuatro líneas de trabajo que fueron desarrolladas desde las ciencias sociales: (i) la movilidad cotidiana por trabajo y su vinculación con los procesos de exclusión socio-espacial, (ii) las condiciones laborales del mercado de trabajo y su incidencia en la movilidad cotidiana de los trabajadores, (iii) la experiencia cotidiana de viaje de los trabajadores y, por último, (iv) los fenómenos de

desigualdad por cuestiones de género que se reflejan en la movilidad cotidiana por trabajo (Imagen 4)

El trabajo es la herramienta con la que cuentan los individuos para obtener una remuneración que les permita desarrollarse en el sistema capitalista. La **exclusión socio-espacial** de un individuo de la posibilidad de participar en el mercado de trabajo, constituye una condena social. El término exclusión se refiere a que alguna cosa o alguien quedan *fuera* de algo, en contraposición a los que están *dentro*. Esta imagen de dentro y fuera en ciencias sociales la propuso Touraine (1991), para explicar una nueva realidad de las relaciones sociales que no se correspondía tanto con la de arriba y abajo característica de las sociedades industriales. La movilidad puede constituir un factor que incrementa el grado de exclusión de un individuo en el mercado de trabajo. Las investigaciones que desarrollaron esta preocupación pueden reunirse en tres grandes grupos. En primer lugar, están los estudios que relacionan los procesos de exclusión espacial (fragmentación urbana, segregación residencial) con las dificultades de acceso al mercado de trabajo, en segundo lugar, están las investigaciones que desarrollan el concepto de inmovilidad en torno a la movilidad cotidiana por trabajo y, por último, aquellos trabajos que asocian las dificultades en la accesibilidad a la movilidad cotidiana como un factor de posible exclusión del mercado laboral.

Con respecto al primer grupo en relación a los procesos de exclusión espacial, el trabajo de Kain (1968) en los Estados Unidos de finales de los '60 es un claro reflejo de esta idea, ya que busca demostrar cómo la localización residencial de los hogares de población negra era segregada por la especulación del mercado inmobiliario, alejándolos de los principales centros de empleo. Esto producía un aumento en sus tiempos y costos de viaje, promoviendo su exclusión del mercado laboral formal, lo que a su vez acrecentaba la estigmatización racial, ya presente, sobre dicho grupo social. Para realizar este análisis, el autor partió de las entrevistas a hogares, denominadas Traffic Study, en Detroit y Chicago y ponderó las diferentes variables en un modelo de regresión.

En Latinoamérica, los estudios que vinculan a la movilidad cotidiana con la exclusión espacial, se intensificaron a partir de la década del 2000. Las investigaciones en dicha línea, toman grupos sociales específicos, por lo general localizados en las periferias urbanas, que indagan sobre los procesos de segregación residencial y desigualdades espaciales. Desde Chile, Paola Jirón desarrolla en su trabajo las implicancias de la expansión urbana en la movilidad cotidiana de los habitantes de Santiago (Jirón Martínez, Lange, & Bertrand, 2010; Jirón Martínez & Mansilla, 2013). El trabajo propone analizar los vínculos y relaciones existentes

entre los procesos de exclusión y la movilidad cotidiana y su importancia para la comprensión del espacio urbano y, por último, poner en el centro de la discusión a los sujetos urbanos como principales protagonistas de los conceptos en discusión. En la misma línea de trabajo desde Argentina, Ramiro Segura desarrolla su investigación en los barrios periféricos de la ciudad de La Plata indagando en los efectos de la segregación residencial sobre su movilidad, sus percepciones como habitantes de la periferia y las dificultades que enfrentan para poder movilizarse (Segura, 2013, 2015). A pesar de que la movilidad en estos trabajos es problematizada en términos amplios, las dificultades que afrontan los individuos para insertarse en el mercado de trabajo o en su viaje al trabajo propiamente dicho, aparecen como una constante preocupación, tanto de los sujetos como de los autores. (Preston & McLafferty, 2016)(Preston & McLafferty, 2016)(Preston & McLafferty, 2016)(Preston & McLafferty, 2016)

La cualidad de movilidad ha sido asociada con una posición favorable en la sociedad, como una cualidad valiosa y deseable, como por ejemplo el “ser movilizad” estaba vinculado a personas con algún tipo de deber militar, así como “ser movilizad” por la inspiración se relacionaba con las artes y las musas. La inmovilidad, por otra parte, se usaba para describir a las personas abrumadas por el miedo, la pobreza o la discapacidad. El concepto de inmovilidad desarrollado por Eric Le Breton (2004) parte del enfoque de la exclusión social urbana, ahondando en las dificultades del desplazamiento cotidiano. Estos estudios han mostrado cómo la dispersión y la falta de sincronización de los lugares en las ciudades metropolitanas promueven una doble fragmentación. Por un lado, una inmovilidad geográfica y, por el otro, movilidad social y profesional descendente.

La utilización de la noción de “insularidad” hace referencia a la experiencia de trabajadores pobres que residen dentro del territorio metropolitano, pero alejados de los principales centros urbanos. Cuando las actividades cotidianas se ven confinadas y adaptadas a los territorios próximos al domicilio, las opciones de movilidad se restringen a la marcha a pie, y la salida del territorio próximo resulta excepcional y extraña. En este marco, los sujetos “insulares” no perciben el territorio como continuo y accesible, sino como fragmentado y discontinuo (Cebollada, 2009, 2012).

El sistema de transporte público ha sido entendido como un instrumento de integración y cohesión social para las personas que viven en situación de pobreza y que no cuentan con un automóvil particular, ya que permite el acceso a oportunidades laborales y servicios ubicados lejos de sus hogares (Avellaneda García, 2007; A. Gutiérrez, 2009b). Desde una perspectiva subjetiva, el sistema de transporte público puede representar una opresión de la

que los sujetos se quieren “liberar” porque les significa pérdida de tiempo e incomodidad en sus desplazamientos diarios. En este último caso, las dificultades asociadas al transporte pueden motivarlos a renunciar a empleos ubicados distantes de sus hogares para trabajar más cerca, en pos de tener más disposición de tiempo (Jouffe & Lazo, 2010).

Esta interpretación de la inmovilidad persigue el objetivo de indagar en la insatisfacción de necesidades o deseos de viaje. El enfoque sostiene que los estudios convencionales de transporte abordan la cuestión meramente desde la oferta de vías de transporte, basándose en la cuantificación de la demanda, como se ha expuesto anteriormente. Sin embargo, esta forma de medir la movilidad solo cubre parte de la demanda real del transporte ya que toma como universo los viajes efectivamente realizados, sin reflejar aquellos viajes que podrían haber sido realizados si la oferta de transporte hubiera sido distinta. Medir esta clase de fenómenos permite conocer situaciones de vulnerabilidad y servir de insumo para la formulación de políticas públicas, a través de la captación de un nuevo tipo de información que permita repensar los problemas de transporte incorporando una visión más amplia de la inmovilidad desde un enfoque de exclusión social urbana (A. Gutiérrez, 2009b; Hernández & Witter, 2011)

La accesibilidad es otro de los conceptos habitualmente utilizado en el enfoque de la exclusión socio-espacial (Östh, Lyhagen, & Reggiani, 2016; Owen & Levinson, 2015; Suárez-Lastra & Delgado-Campos, 2007). En el campo de investigaciones de la movilidad cotidiana, la accesibilidad se destaca como un concepto clave al momento de estudiar la movilidad, describiendo las posibilidades de acceder, más que al servicio de transporte, a las actividades, los servicios, las personas y los lugares que dichos servicios conectan (Barón, Allende, & Arena, 2016; Jara & Carrasco, 2010; Mayorga Henao, 2017).

La geografía ha sido una de las ramas que mejor ha integrado el análisis locacional y fenomenológico de la movilidad por trabajo. Los primeros trabajos son desarrollados en EEUU en la década de 1980. Hanson y Schwab (1987) exploran en su investigación la relación entre la accesibilidad, tanto en el hogar como en el trabajo, a partir de cinco aspectos clave del viaje del individuo: (i) modo de transporte, (ii) frecuencias y distancias de viaje, (iii) complejidad del viaje, (iv) viaje en conjunto con el viaje al trabajo y (v) tamaño del espacio de actividad. Los resultados de su trabajo indicaron que, si bien todas estas características de los viajes están relacionadas en cierta medida con la accesibilidad, la relación viaje-accesibilidad no es tan fuerte como las formulaciones deductivas implicaban. En general, el nivel de accesibilidad probó tener un mayor impacto en el modo de transporte y la distancia

de viaje, que en la frecuencia de viaje discrecional. Cebollada es otro autor que trabaja sobre las condiciones territoriales de acceso al trabajo y plantea una categorización de sectores de la ciudad a partir de su grado de accesibilidad a los diferentes servicios de transporte y actividades, clasificándolos en incluyentes, semi-incluyentes y excluyentes (2006).

Durante la década del 2000 se incrementaron significativamente los estudios sobre accesibilidad en América Latina (Chanampa et al., 2016; A. Gutiérrez, 2009a; Hernandez, 2018). Durante la primera mitad de esa década, hasta 2006, los estudios se enfocaron principalmente en el vínculo entre la infraestructura de la red de transporte y el acceso a localidades pobladas. En el trabajo de Jorge Blanco (2005, 2016) se examina la relación entre los modelos de urbanización y los patrones de movilidad. La postulación de la relación entre ambos modelos se da a través de la asociación de una lógica locacional con una lógica de movilidad. El caso de estudio en el cual profundizan, corresponde al Acceso Norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El foco está puesto en las tensiones en términos de facilidad/dificultad de la movilidad asociada con la reproducción social, con especial atención a la movilidad por trabajo para el caso de los distintos sectores sociales. Como técnica de relevamiento, se realizaron entrevistas a diferentes actores con un doble objetivo, por un lado, profundizar el conocimiento de los procesos de urbanización en el sector analizado y caracterizar las actividades productivas localizadas en el mismo y, por otro lado, caracterizar los patrones de movilidad por trabajo según los diferentes sectores sociales que residen en dicho sector, sea por dentro como por fuera del Municipio de Pilar.

Las políticas neoliberales que surgieron en la década de 1990 en Latinoamérica han generado transformaciones significativas en las estructuras económicas, sociales y espaciales de la región. Estas reformas, como expresa Jirón, *“dieron lugar a reducciones en el gasto público, aumentos en los impuestos sobre bienes y servicios, privatización de empresas estatales, reformas de pensiones, subsidiarización, promoción de disposiciones privadas de salud y educación, liberalización comercial y concesiones de infraestructura”* (Jirón Martínez & Imlán, 2015). Estos procesos acarrearón modificaciones estructurales en la configuración del mercado de trabajo, destacando por sobre todo los **procesos de inestabilidad laboral, precarización, flexibilización e informalidad** (Bonofiglio & Fernández, 2003; Trajtemberg & Varela, 2015; Tsianos & Papadopoulos, 2006).

El impacto de las condiciones laborales en la movilidad cotidiana es una línea de trabajo relativamente reciente y prolífera. En EEUU, autores como Crane (1995), problematizan la relación espacial entre el trabajo y la residencia y plantean que es más probable que la

elección de la duración del viaje se base, no sólo en el lugar de trabajo actual, sino también en la expectativa de dónde estarán los empleos futuros, contemplando el factor de inestabilidad en el mercado laboral. El análisis que realiza sugiere que es más probable que los empleos relativamente estables se asocien con viajes más cortos al trabajo. Esto permite relacionar la estabilidad laboral con la decisión de las familias de mudarse a un sector próximo a su lugar de trabajo, fomentando una movilidad de proximidad. Crane señala también que los estudios anteriores sobre el equilibrio regional de empleos y vivienda, sobre el desplazamiento inútil, las diferencias en la duración del viaje por género y las pruebas espaciales de discriminación en los mercados laborales locales y locales han descuidado estas consideraciones y pueden tener, como consecuencia, un sesgo en el alcance explicativo de sus resultados.

En Latinoamérica, la investigación de Paola Jirón y Walter Imilán profundiza sobre los efectos de la flexibilización laboral en las prácticas de movilidad cotidiana de los trabajadores (2015). Toma como caso de estudio la ciudad de Santiago de Chile y argumenta que un mercado laboral extremadamente flexible, afecta la vida cotidiana de los habitantes, que se ven obligados a "tejer" lugares de trabajo dispersos, articular múltiples empleos dentro de una jornada laboral o utilizar el tiempo-espacio de movilidad para teletrabajo. A partir de un abordaje de registros etnográficos, los autores logran dar cuenta del carácter relacional de la movilidad en trabajos "flexibilizados" y como esta clase de itinerarios repercuten en la vida cotidiana de los trabajadores en términos de tiempo, costos y energía; haciendo de su situación, ya precarizada, aún más vulnerable. Ambos comparten una preocupación por los perjuicios que la movilidad tiene en los trabajadores, tanto en términos económicos como temporales.

La era de las comunicaciones introdujo cambios sustanciales en la configuración del trabajo. Las nuevas tecnologías, el celular y la internet, generaron un mundo virtual que abarca cada vez más espacio en nuestras vidas. La movilidad constituye un servicio clave, la capacidad de recibir mensajes u objetos sin moverse o, por el contrario, moverse libremente por la ciudad; establecen un nuevo tipo de comodidades. El énfasis en el consumo y la individualidad (Byung-Chul, 2012; Lamarche, 2018), llevaron al surgimiento de empresas gestionadas a partir del concepto de "economía colaborativa". Dichas empresas ofrecen puestos de trabajo alternativos, gestionados a partir de "apps" en el celular, y en su discurso ofrecen a sus asociados tener la "libertad" de ser "su propio jefe". Empresas extranjeras conformadas a partir de plataformas virtuales de empleo, como UBER, GLOVO, RAPPI, entre otras, prometen a sus "empleados" la flexibilidad de trabajar cuando ellos quieran y una

completa autonomía en sus movimientos. Sin embargo, la libertad que plantean implica otro tipo de costos (Curia, 2018; Juan Manuel Barca, 2018). Los empleados no cuentan con ningún tipo de seguro o cobertura social, los mínimos derechos laborales no se aplican para ellos. La incorporación masiva de los repartidores permite mantener las condiciones de precarización, que no les garantizan un piso salarial, no responden ante los riesgos de su actividad en la calle y los expone al reglamento arbitrario y unilateral de las empresas (Álvarez, 2018).

Así como las condiciones del mercado laboral se han modificado, la **experiencia del viaje al trabajo** se ha resignificado en los últimos tiempos, el tiempo de viaje ya no es considerado un tiempo muerto, sino una oportunidad para producir en movimiento, descansar e incluso establecer vínculos sociales (Jirón Martínez & Iturra Muñoz, 2011). Las temáticas estudiadas por los autores en esta corriente pueden reunirse en dos grandes grupos. En primer lugar, están los estudios sobre la experiencia de los trabajadores en medios de transporte o en relación al movimiento y, en segundo lugar, la experiencia cotidiana de los trabajadores, y sus percepciones, sobre el viaje al trabajo.

Las prácticas y experiencias de los trabajadores de la movilidad han sido objeto reciente de indagaciones. Nicole Dietrich y Norbert Huchler (2013) por ejemplo, han analizado a las tripulaciones de las aerolíneas concentrándose en sus estrategias frente a los riesgos y las oportunidades de la hipermovilidad y al impacto que esta tiene en sus vidas personales. Desde los estudios de género, Kathleen Barry (2007) ha estudiado la historia de la difusión del modelo de la azafata joven, blanca y de clase media en Estados Unidos y el uso de sus cuerpos como atractivo diferenciador en la competencia entre las aerolíneas. Su perspectiva enfatiza las experiencias de las azafatas y, en especial, el creciente activismo que, a partir de 1964, les permitió mejorar el estatus de su profesión. El trabajo de Drew Whitelegg (2007), por su parte, ha procurado, desde un abordaje etnográfico, dar cuenta de las dimensiones físicas, afectivas y espaciales del trabajo de las azafatas, exponiendo además los modos en que el actual proceso de desregulación de las aerolíneas ha precarizado sus condiciones laborales e impactado negativamente en sus vidas personales y familiares. Entre estos estudios se cuenta un trabajo llevado adelante por Flaviany Ribeiro da Silva, Anna Paula Uziel y Lúcia Rotenberg (2014) que, desde una perspectiva de estudios de género e investigando sobre el trabajo y los usos del tiempo, analiza las experiencias de los comisarios de abordaje en Brasil.

Dentro de los estudios desarrollados en la Argentina, se destaca el trabajo de *focus group* con “choferes” (conductores) de las líneas de transporte público, impulsado por el Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata (en adelante OMUGLP) (Aón, Giglio, López, Freaza, & Cola, 2017). Dicho estudio tuvo como objetivo construir una problematización del transporte público colectivo automotor mediante grupos focales y mapeo social que permitieron arribar a un diagnóstico integral operacional del déficit actual del sistema y, a su vez, pusieron en valor la perspectiva de los propios trabajadores.

Los estudios que trabajan sobre la experiencia de los trabajadores al viajar, intentar ver más allá del concepto de viaje como “tiempo perdido” para pensarlo también como un lugar de productividad laboral donde es posible continuar con las actividades cotidianas (Holley, Jain, & Lyons, 2008; Lyons & Chatterjee, 2008; Lyons, Jain, & Holley, 2007). Así lo expresan Jirón e Iturra Muñoz cuando afirman: “*en lugar de un tiempo de viaje medido por el paso de los minutos entre los puntos A y B, la modelación de los viajes y las decisiones asociadas debieran considerar múltiples tiempos y espacios de viaje*” (2011). Mientras que la calidad del viaje desde la perspectiva de los estudios de transporte se analiza, principalmente, en función de la velocidad y la frecuencia entre dos puntos, desde la movilidad cotidiana la valoración de un viaje emerge de una trama compleja de emociones y reflexiones, de relaciones entre las personas y de los cuerpos con la materialidad de las infraestructuras (Bissell, 2014).

A su vez, los procesos de exclusión y fragmentación social se reflejan y son percibidos por los trabajadores en su experiencia de viaje. Daniela Soldano y Gimena Perret Marino ayudan a revelar esta experiencia para el caso de los trabajadores del conurbano bonaerense, a partir de registros generados por los mismo (2017). Dichos registros se desarrollaron a partir de dos herramientas. Una herramienta escrita que denominada “Diarios de viaje”, de carácter exploratorio, que consistía en el uso de un cuaderno a lo largo de tres semanas donde los entrevistados, a partir de diferentes propuestas y consignas, plasmarían un registro diario de sus actividades, rutinas, moviidades, desplazamientos, consumos, expectativas y percepciones. Complementariamente se les entregó una herramienta de carácter gráfico, una cámara de fotos analógica y descartable, invitándolos a que fotografiaran elementos, momentos y lugares significativos de sus diferentes viajes. De esta forma, los viajeros visibilizan y elaboran un registro propio sobre sus experiencias.

Las implicancias de movilidad en la vida de las personas no son homogéneas; estas son vividas de manera diferenciada por hombres y mujeres, niños y niñas; entre mujeres y entre hombres (Jirón & Zunino Singh, 2017; Miralles-Guasch, 1998). Las diferencias de **género** en

movimiento, es decir, cómo hombres y mujeres experimentan de manera diferenciada la movilidad, tienen consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana. El enfoque de lo cotidiano es útil para abordar las diferencias de género ya que intenta develar los aspectos de la vida que permanecen escondidos por análisis abstractos cuantitativos o por las perspectivas cualitativas que intentan indagar sobre comprensiones más amplias de la realidad. Estos aspectos ocultos de la vida se refieren a esas partes secretas de la vida de las personas que generalmente son ignoradas o juzgadas negativamente por la práctica e investigación urbana (Zucchini, 2015).

Los estudios que analizan a la movilidad por trabajo a través de una perspectiva de género pueden distinguirse en tres grupos: (i) aquellos estudios que analizan la dificultad de las mujeres para acceder al mercado de trabajo por cuestiones de su movilidad; (ii) los estudios que se concentran en los patrones de movilidad diferenciados de las mujeres y (iii) los trabajos que rescatan las experiencias que las mujeres viven en torno a su movilidad y su trabajo.

Dentro del primer grupo, el trabajo de Howe y O'Connor (1982) es uno de los primeros en introducir la problemática de la accesibilidad a los puestos de trabajo para las mujeres en Melbourne (Australia). La restricción se asocia principalmente a la localización de los hogares en la ciudad, ya que, por las características de su rol en la vida familiar, la mujer debía optar por trabajos más próximos al hogar o en áreas céntricas, en cambio el hombre podía realizar distancias más grandes y viajes más largos. Delios España y Carrasco (1998) y Olmo Sánchez y Maeso González (2014) retoman la perspectiva abordada por Howe y O'Connor en los '80 sobre las distancias de viaje admitidas para el hombre y la mujer y sus capacidades de acceso a la movilidad y al trabajo. Otros autores en la misma línea son los estadounidenses Turner y Niemeier (1997) cuya investigación evalúa la relación entre la diferencia en los desplazamientos cotidianos según el género, y la división del trabajo en el hogar. El análisis confirma que las mujeres realizan viajes más cortos y trabajan en lugares más cercanos, en parte porque mantienen la principal responsabilidad en las tareas del hogar, que les impide estar ausentes a lo largo del día.

Preston y McLafferty retoman esta discusión para el caso de la ciudad de Nueva York (2016) en la década de 1990. El contexto en el cual se inserta la investigación indicaba, por un lado, que muchas mujeres viajaban distancias más cortas que los hombres, por otro lado, creció la desigualdad en los ingresos, se intensificó la diferencia entre empleos estables e informales y se produjo una mayor concentración de los empleos en los lugares centrales. El análisis demostró que los impactos de los salarios y la composición de los hogares en los

desplazamientos, varían dependiendo de su localización. Los resultados destacaron las disparidades raciales y de género en el acceso geográfico al empleo dentro de la región metropolitana.

Con respecto a los patrones diferenciales en la movilidad de hombres y mujeres, trabajos desde la geografía han contribuido a problematizar el viaje de las mujeres (Dmuchowsky & Velazquez, 2018; A. I. Gutiérrez & Reyes, 2017; Miralles-Guasch, 1998). De acuerdo con Robin Law (1999), se ha realizado un importante trabajo para poder explicar las relaciones entre viaje/desigualdad de género y discapacidad/transporte. La autora celebra la atención otorgada al género y a sus contribuciones a la geografía urbana. Sin embargo, critica el enfoque de la rama del viaje al trabajo que domina esta investigación y sugiere que futuras investigaciones se basen en el trato del género como una categoría social y un código simbólico vinculados a aspectos de la movilidad cotidiana. Esto implicaría vincular la movilidad a aspectos como la división de género del trabajo, el acceso diferenciado por género a los recursos, identidades de género de los sujetos, género como código simbólico y medio ambiente construido según género.

Existen varios estudios que ponen en debate la vinculación de las mujeres con el vehículo privado y los roles de género en juego en la capacidad del manejo. Cebollada señala en su investigación que las mujeres tienen una disponibilidad del vehículo menor que los hombres (Cebollada, 2006). Esto se debe en parte porque no poseen registro de conducir o no tienen un auto disponible, pero otros estudios indican que, en realidad, ellas son las usuarias «secundarias» del coche en la esfera familiar, como resultado del reparto de los recursos domésticos (Sabaté, Rodríguez, & Díaz, 1995). Segura y Chaves (2017) advierten que las relaciones de género en términos de división del trabajo (doméstico y no doméstico) –y de (in) movi- lidades- ocupan un lugar preponderante. A partir de las figuras “encierro en movimiento”, “movilidad lineal” y “trabajo en movimiento” los autores buscan caracterizar modos típicos de recorrer y experimentar la ciudad, producto de interdependencias complejas, donde el auto toma un rol protagónico en la organización y coordinación de las familias. Un reciente trabajo en esta línea es desarrollado por Ruth Pérez López (2018) que aborda diferentes aspectos sobre el tema, entre ellos el uso del automóvil por las mujeres y la división sexual de la movilidad; la automovilidad como fenómeno propio de los individuos pero también de las familias; los arreglos y negociaciones familiares acerca del uso del coche; la evolución de la automovilidad a lo largo del ciclo de vida de las familias. Esta serie de trabajos ponen en relevancia el rol de la mujer dentro del hogar y las relaciones de interdependencia en la movilidad cotidiana.

Como ya se mencionó, la experiencia cotidiana del habitar urbano varía según las características de quien la vivencia. La salida de la mujer al mercado laboral la expuso a nuevas situaciones y experiencias en torno a su trabajo y su movilidad (Arriagada, 1994). Son múltiples los trabajos que intentan poner lumbre a los desafíos y dificultades que las mujeres enfrentan en su día a día (Boyer, 2003, 2004; Crane, 2007; Jirón & Gómez, 2018; Newell & Baines, 2006; Unbehaun et al., 2014; Villagrán, 2017; Zucchini, 2015), particularmente porque durante mucho tiempo fueron un sector silenciado e invisibilizado. Entre toda esta producción se destaca el trabajo impulsado por el grupo barcelonés Col·lectiu Punt 6, titulado “Nocturnas la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB)” (Vilches et al., 2017). El trabajo, enmarcado dentro del enfoque del urbanismo feminista, plantea una metodología de investigación-acción participativa a partir de talleres, cartografías colectivas, registros etnográficos y procesos participativos. El objetivo del proyecto fue visibilizar y analizar como el diseño y la planificación urbana en el AMB, afectaba al desarrollo de la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche, y como estas mujeres vivencian su movilidad, tanto emocional como físicamente. Lo que da aún más relevancia al proyecto son el conjunto de propuestas dirigidas hacia las administraciones, instituciones y agentes implicadas en la planificación urbana, la red de movilidad y transporte, y los derechos laborales, con el propósito de que puedan incorporar y nutrir sus programas y políticas.

Esto muestra el potencial que este tipo de enfoques puede tener sobre la planificación urbana de la movilidad, un ámbito donde los estudios de base cualitativa, enfocados en los problemas experienciales de los habitantes de la ciudad, aún no han sido lo debidamente incorporados. Visibilizar la problemática desde el sujeto que la experimenta, es crucial para entender el verdadero impacto de las políticas sobre la vida cotidiana de las personas.

### **Como un problema complejo de abordaje complementario.**

El reciente cambio de paradigma en torno a la movilidad, denominado “mobility turn”, entiende la misma como un continuo de las diferentes actividades y trayectorias que realiza el ser humano, poniendo en dialogo los trabajos de diversas disciplinas sociales, como la antropología, la sociología, la geografía, los estudios migratorios, culturales y de transporte e inclusive las ciencias tecnológicas (Sheller & Urry, 2006b). La llegada de una nueva perspectiva al análisis de la movilidad, permitió el avance de estudios que buscan complementar las miradas sobre la movilidad a partir de diferentes escalas de abordaje y mediante la combinación de técnicas de análisis cuantitativas y cualitativas (Imagen 5).

Un antecedente de este abordaje metodológico fue la investigación de Sanz Sanz a finales de los años '70 (1975) en donde se dedicó a analizar los movimientos pendulares de los habitantes del Municipio de Zaragoza a partir de datos cuantitativos y cartografías, y por otro lado complemento dicho análisis con el estudio cualitativo de dichos datos caracterizando la población y las problemáticas presentadas en su movilidad. Miralles Guasch, por ejemplo, asocia a lo largo de su investigación (2012, 2014) perspectivas macro y micro sobre la movilidad diaria en las ciudades, considerando no solo la estructura urbana, el tiempo de viaje y la expansión de la ciudad, sino también los diferentes medios de transporte y la perspectiva de los usuarios sobre los mismos.

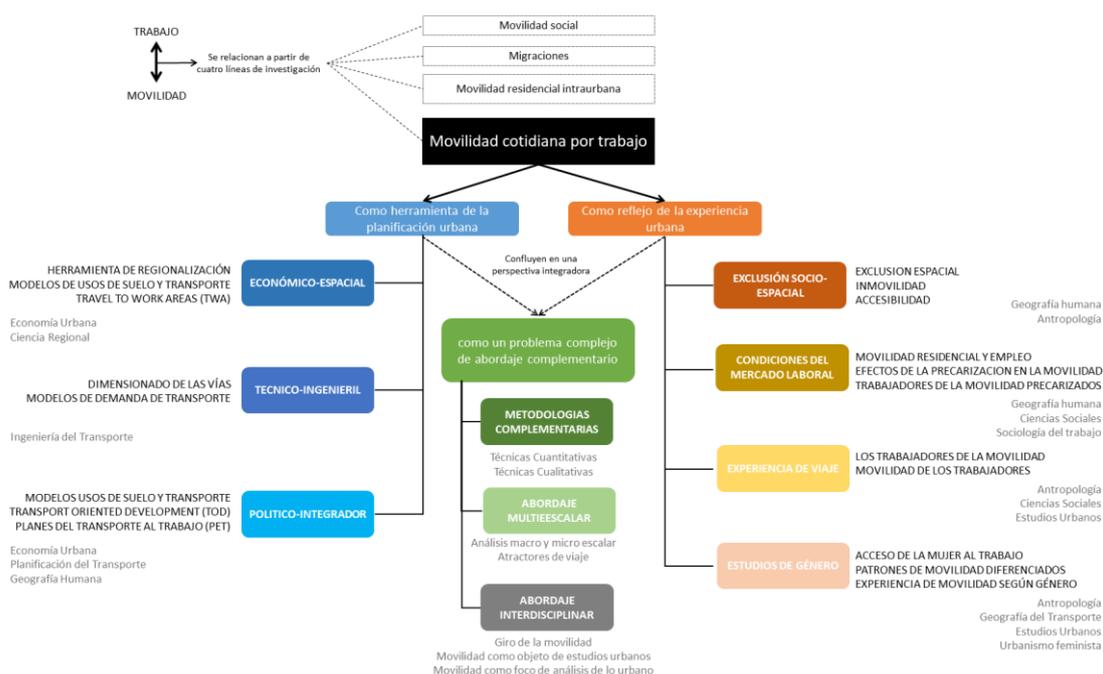


Imagen 5. Síntesis del estado del arte de la movilidad cotidiana por trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2018.

Tanto el abordaje espacial como el socio-cultural constituyen perspectivas que aportan a la comprensión de la complejidad en la movilidad cotidiana por trabajo, es por ello que distintos equipos de investigación procuran su integración. Algunas producciones científicas con tradición en estudios cuantitativos buscan incorporar progresivamente abordajes cualitativos complementarios, al mismo tiempo que otros grupos de estudio de las ciencias sociales empiezan a observar los estudios cuantitativos.

Dentro de los grupos de tradición cuantitativa, existe mucha producción reciente que renueva su aproximación teórico metodológica persiguiendo esa integración, partiendo de una crítica a la metodología que sustenta las encuestas de origen y destino de viajes y reconociendo la

necesidad, no solamente de incluir nuevas variables en los estudios de transporte, sino de procurar un cambio en el abordaje epistemológico en la búsqueda de los datos. Al respecto, Aón y López explican:

*“El principal problema de estas prácticas (las encuestas OD) es de naturaleza epistemológica dado su abordaje sectorial (no sistémico) y su búsqueda de detalle como forma de validación del resultado. El planteo conceptual del desarrollo de encuestas domiciliarias para modelización, busca detalles de los viajes que luego procurará reproducir mediante modelización matemática, como forma de validación del modelo “predictivo”, en escenarios de transporte y población de mediano plazo. Este abordaje implica una hipótesis de estabilidad de la movilidad de las personas y una excesiva fe sobre la posibilidad de anticipar el comportamiento de movilidad a partir de lograr modelizar o reproducir el comportamiento observado mediante una medición de un momento urbano simultáneo” (Aón y López, 2015).*

Estos estudios que buscan completar el enfoque cuantitativo, exploran dimensiones relativas a algunas condicionantes críticas de la vida cotidiana, que permitan desarrollar análisis más amplios que representen la complejidad en la elección de un modo de transporte, la interdependencia de movilidad adentro del hogar, etc. (Aón et al., 2016; López et al., 2017). En este sentido, se reconocen la trayectoria de los estudios clásicos en la consideración del hogar como unidad de análisis explicativa de los patrones de movilidad (Aón, Olivera, & Ravella, 1999; De la Barra, 2014; Giglio, Aón, López, Freaza, & Pared, 2018; Ortúzar & Willumsen, 1990; ).

Dentro de los grupos de tradición cualitativa, existen estudios recientes (Blanco, 2016; Kwan, 2008; Unbehaun et al., 2014) que *“buscan superar la división entre una movilidad entendida como asunto de los sujetos y el transporte de los medios que hacen posible esa movilidad” (Zunino Singh et al., 2018:14)*. El libro *“Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina” (2018)*, compilado por Dhan Zunino Singh, Guillermo Giucci y Paola Jirón, se enmarca, retoma y constituye un aporte sustancial en la búsqueda de la integración teórica, metodológica y epistemológica de los estudios de la movilidad, particularmente en Latinoamérica. En la introducción del texto, Zunino, Giucci y Jirón señalan dos perspectivas posibles desde las cuáles abordar, teórica y metodológicamente, la movilidad. Por un lado, aquella que considera la movilidad como el objeto a analizar y, por otro lado, la perspectiva donde la movilidad se utiliza como el foco desde el cual analizar otros procesos (económicos, sociales, culturales). Con respecto a las cualidades de cada perspectiva, los autores destacan lo siguiente:

*“Como objeto de las ciencias sociales, la movilidad puede otorgar avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte, la planificación urbana o los estudios de infraestructuras, especialmente en cuanto a las metodologías que definen sus intervenciones. La movilidad como un modo de indagar cualquier tipo de fenómeno que a simple vista no parece ser uno de movilidad, devela aspectos de la vida cotidiana que teorías o metodologías más estáticas no logran observar: el habitar cotidiano, el medio ambiente, la movilidad residencial, las migraciones, la interdependencia, la alimentación, los temas laborales, el uso de tecnologías en la ciudad” (Zunino Singh et al., 2018:15).*

Respecto de la preocupación por el desarrollo de estudios de movilidad interdisciplinarios, recientemente se ha publicado el primer manual de metodologías para el estudio del transporte y la movilidad con este enfoque (Gutiérrez et al., 2017). Esta experiencia, reunió investigadores provenientes de diferentes disciplinas y tradiciones metodológicas, constituyendo una producción reciente orientada a sintetizar metodologías de estudio de la movilidad con el fin de comprender sus potenciales convergencias y complementariedades. En este manual se exponen metodologías tradicionales e innovadoras, de base cuantitativa y de base cualitativa, reconociendo las posibilidades y limitaciones de cada una, según el propósito de estudio del que se parta. A partir de esta mirada, *“el uso combinado de las metodologías cuali-cuantitativas y de análisis espacial ayuda a compensar los sesgos propios de cada una” (Gutiérrez et al., 2017).*

El acceso y la producción de información necesaria para el análisis de la movilidad actual es un desafío, tanto para los académicos como para las autoridades gubernamentales (Miralles-Guasch, 2012; Miralles-Guasch & Melo, 2013; Gutiérrez, et al, 2017). En Argentina, no existe una tradición consolidada en materia de producción de información de transporte y movilidad, sin embargo, existe un antecedente importante en la historia de los censos nacionales, particularmente en el censo nacional de población, hogares y viviendas del año 1980, en el cual se ejecutó una breve encuesta de viajes al trabajo en media carilla del formulario tradicional, que fue aplicada al 10% de la población de cada ciudad del país en ese año. (INDEC,1980) Asimismo desde el año 2008 y hasta el año 2016 se realizaron encuestas tradicionales de origen y destino de viajes en los principales aglomerados urbanos Argentinos (Ministerio del Interior y de Transporte, 2014). Estos estudios, de elevados costos y realizados con financiamiento externo, no logran tener una continuidad por este motivo económico. Como consecuencia, la planificación de la movilidad en las ciudades argentinas presenta déficit de información.

Los más recientes análisis de movilidad desarrollados para el OMUGLP incluyen innovaciones metodológicas para la construcción de información de movilidad y transporte a bajo costo, a efectos de habilitar su replicabilidad periódica, la encuesta de movilidad 2013 para el Gran La Plata está dentro de éste nuevo grupo de encuestas “...el diseño conceptual de la nueva encuesta de movilidad formulada a partir de la crítica a los métodos tradicionales, deja atrás los propósitos de dimensionamiento de flujos de transporte, reformulando las preguntas de estudio clásicas y redefiniendo las meta preguntas: (a) Para qué necesito éste estudio de movilidad?, (b) qué necesito saber de la movilidad de las personas para conocer sus patrones de viaje? y (c) qué tipo de soluciones a los problemas de movilidad voy a considerar con los resultados de este estudio?. Las respuestas a estas metapreguntas corresponden a un modelo propositivo que no intentará tomar a la demanda como un dato fijo sino solamente como dato de partida para analizar tres dimensiones básicas de los estudios clásicos de transporte (1) lugares de residencia, (2) tamaño de los hogares y (3) localización de las actividades principales de las personas) en el contexto de los patrones generales de desarrollo urbano” (Aón, 2015).

A modo de recapitulación, los estudios correspondientes a la mirada espacial de la movilidad por trabajo tienen la fortaleza de presentar bases de datos cuantitativas representativas de la población y de los diferentes sectores del territorio, que permiten aportar datos concretos para la planificación y el diseño de infraestructuras y del sistema de transporte. Los principales problemas encarados por dichos estudios están en relación al desarrollo urbano no planificado de la ciudad, lo cual se evidencia en el desfasaje entre los usos del suelo y el sistema de transporte. También se encargan de problematizar las implicancias en el reparto modal de los viajes, especialmente el caso del automóvil. Es a partir de ello, que se proponen diferentes modelos matemáticos que presentan escenarios alternativos para la ciudad, a partir de analizar variables como la distancia, el tiempo, el costo y el modo de transporte de los viajes urbanos. Destaca en este grupo las reflexiones y pautas que hacen énfasis en políticas integradas de desarrollo urbano y transporte y las propuestas que buscan mejorar la accesibilidad de las periferias al centro, motivando el uso de modos de transportes no motorizados o intermodales. Sin embargo, cabe señalar que por el simple hecho que un transporte público pase por una calle, eso no implica necesariamente que las personas elijan viajar en él. Es ahí donde entran en juego factores subjetivos que influyen en la decisión del modo de transporte.

Dichos factores subjetivos son los contemplados por la mirada socio-cultural de la movilidad por trabajo. En dicha perspectiva se destaca la especificidad en las problemáticas de los diferentes sectores socioeconómicos de la población y su localización en la ciudad. También es importante resaltar el esfuerzo por poner en evidencia procesos macro económicos y sociales mayores y cómo influyen, se representan y materializan en la movilidad cotidiana de los individuos. A pesar de no tener una cantidad de registros representativa, como sería el caso cuantitativo, la calidad de la información y la capacidad explicativa y relacional habilitan una mayor comprensión de los datos macro. Las problemáticas relevadas por dichos estudios reflejan la precariedad que abunda hoy en el mercado laboral, la inseguridad financiera, las estrategias para mantener un empleo a pesar de la distancia y el costo en tiempo de vida, pero también las implicancias psicológicas y afectivas ligadas a las prácticas cotidianas en el viaje al trabajo, así como el vínculo inevitable de dicha movilidad con la de otros miembros del hogar. Las variables que se utilizan para analizar la movilidad en estos trabajos corresponden a características del individuo que pueden parecer sencillas, pero esconden una complejidad de estrategias por detrás, como son el género, la edad, la condición socioeconómica, el nivel educativo, el tipo de hogar y sus actividades y sus recursos materiales y conocimiento del transporte.

Desde sus respectivas perspectivas, ambos enfoques miran el mismo problema, una movilidad que cada día se complejiza más y tiene una mayor implicancia en la vida de las personas. La expansión de las ciudades, y el surgimiento de las áreas metropolitanas ponen en vínculo territorios que antes funcionaban de manera autónoma. El viaje que hace 30 años era de media hora, hoy toma una hora o más debido al tránsito y la congestión en los accesos a los centros, pero también a la suma de actividades que se han incorporado en la cotidianeidad de las personas (hacer deporte, tener un hobby, reuniones sociales, actividades extracurriculares para los niños). Comprender la escala del fenómeno a partir de los flujos diarios permite dimensionar el problema y determinar las áreas más críticas, pero entender la racionalidad del usuario que utiliza el transporte, las lógicas en sus estrategias y por qué elige un determinado medio para viajar y no otro, permite formular políticas que garanticen un acceso real a la movilidad y, en consecuencia, a la ciudad misma. Como expone claramente Di Virgilio:

*“Cuando pensamos en metodologías complejas, no postulamos solo la necesidad de desarrollar sofisticados análisis multivariados que permitan poner en juego los múltiples factores de la movilidad, sino también la complementariedad entre investigaciones biográficas cualitativas y cuantitativas y, aún más, biográficas y etnográficas. Por último, requiere*

*incorporar una perspectiva comparada, no solo entre países de la región sino y, además, con países de otras latitudes” (Di Virgilio, 2018).*

En este marco, la presente tesis reflexiona sobre las metodologías de abordaje sobre la movilidad cotidiana por trabajo a partir de proponer, mediante la articulación de técnicas cuantitativas y cualitativas, una innovación teórico-metodológica no solo desde aspectos o variables vinculadas con la dimensión económica y espacial, sino también desde la dimensión social y cultural. De esta forma, el trabajo explora la capacidad de visibilizar el carácter relacional y no-regular de las prácticas de movilidad actuales y la posibilidad de ofrecer una mirada integrada sobre la complejidad y las problemáticas que conlleva.

## 2.2. MARCO TEÓRICO

El marco teórico desarrollado para ésta investigación se organizó (Imagen 6) como una construcción conceptual de respaldo a las siguientes premisas de la tesis:

- (i) La crisis actual en la movilidad cotidiana al trabajo conforma un complejo problemático multicausal.
- (ii) Las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo se han complejizado por el efecto combinado de: (i) la flexibilización y diversificación de las actividades productivas y (ii) la modificación de los roles de género tradicionales en el hogar.
- (iii) Estos cambios se expresan en el carácter no-regular y relacional de la movilidad cotidiana realizada por los hogares.

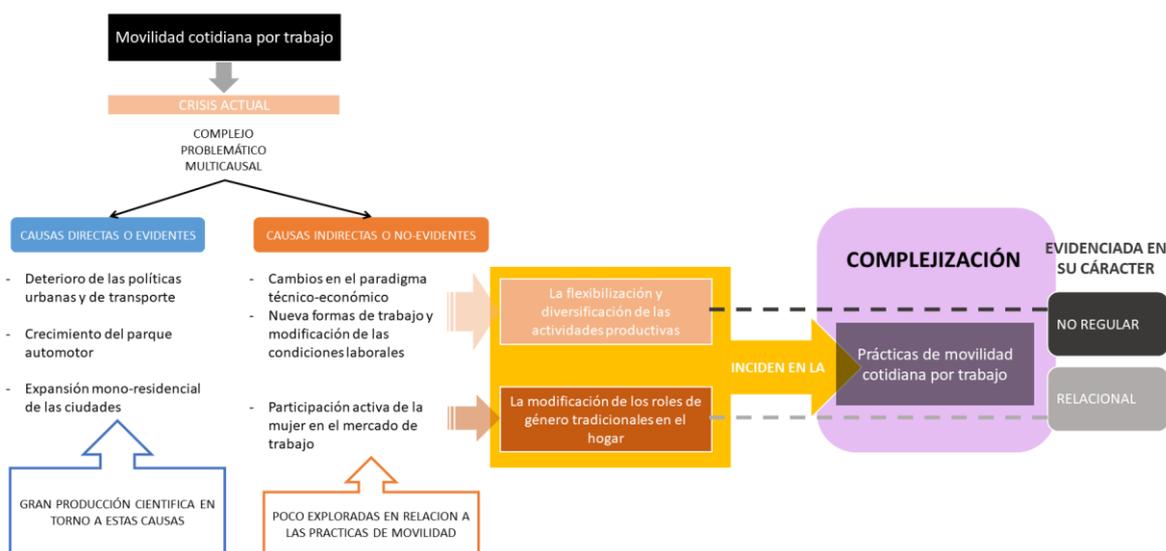


Imagen 6. Mapa conceptual del marco teórico adoptado. Fuente: elaboración propia, 2018

### Movilidad cotidiana por trabajo: un complejo problemático multicausal

Movilidad y territorio son dos conceptos vastamente desarrollados en las diferentes disciplinas urbanas (Aón, Cola, & Giglio, 2014b; A. Gutiérrez, 2012; Kaufmann, Bergman, & Joye Dominique, 2004; Miralles-Guasch, 2002). Su relación, es producto de un diálogo de mutua interacción que no permite pensar en un elemento completamente dependiente o independiente. Con la llegada del nuevo milenio se pudo observar cómo el concepto de movilidad se impuso al de transporte, esto se debió a una búsqueda por incorporar otros modos de viaje presentes en la ciudad (como la caminata) (Francia, 2018; Gilderbloom, Riggs,

& Meares, 2015; Marquet & Miralles-Guasch, 2015; Monnet, 2018; Scheepers et al., 2014) y adquirir nuevas variables de estudio (como el grado de satisfacción del usuario) (Loong, van Lierop, & El-Geneidy, 2017; Romero-Torres, Sánchez, & Lara, 2016; St-Louis et al., 2014), que posibiliten una mayor capacidad explicativa sobre dicho fenómeno urbano.

Desde la perspectiva de esta investigación, **la ciudad es entendida como un “sistema abierto, multidimensional, de alto orden de complejidad”** (Ravella, Karol, & Aón, 2012), definida por la multiplicidad de sus escalas y componentes y las relaciones que existen entre ellos. Rolando García define al sistema complejo como una *“representación de un recorte de la realidad, conceptualizado como una totalidad organizada (de ahí la denominación de sistema), en la cual los elementos no son “separables” y, por tanto, no pueden ser estudiados aisladamente”* (García, 2006). Todo estudio que implique el abordaje de un fenómeno urbano, debe asumir la complejidad del territorio y fortalecerse sobre la práctica de recortes de una realidad multidimensional, que abarca desde variables económicas y naturales hasta variables culturales.

El enfoque sistémico concibe a la ciudad como un sistema complejo, resultado de la interrelación, de al menos cuatro aspectos (Imagen 7), la estructura o soporte natural “oikos”, el espacio urbano “urbs”, el hecho social o los ciudadanos que la habitan “civis” y el hecho institucional y político que la gestiona “polis” (Alomar, 1980), en la que cada una de sus partes se interrelaciona a través de flujos materiales o virtuales.

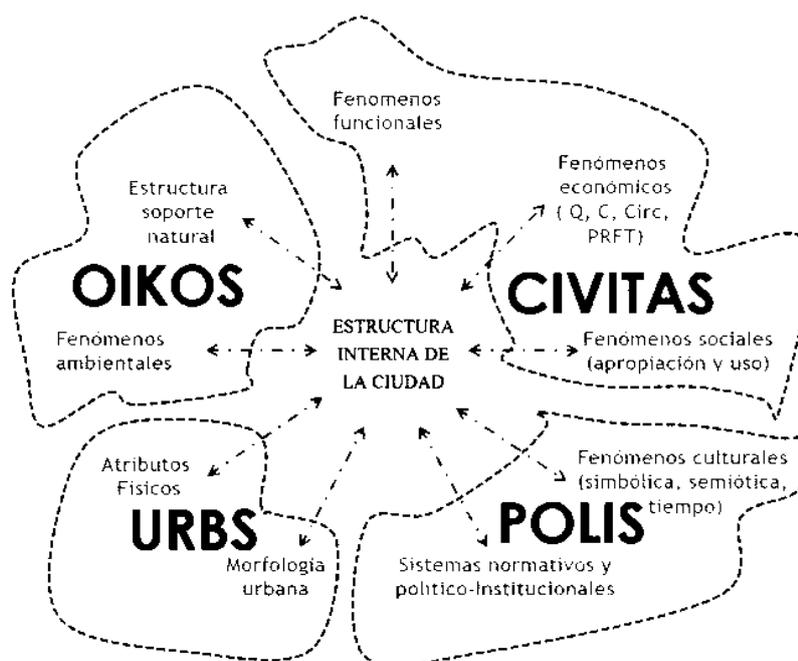


Imagen 7. La ciudad entendida como sistema. Fuente: Planeamiento Físico Ravella, Karol - FAU-UNLP

La **movilidad** constituye una de las dimensiones estructurales en el sistema complejo de la ciudad. El concepto de movilidad fue construido con el objetivo de superar a otro concepto anterior, el de transporte (Miralles-Guasch, 2001). Se buscó trascender la idea de un medio físico móvil para pasar a un sistema con diferentes modos de transporte y, en el desplazamiento, como un todo. La movilidad se caracteriza, en parte, por los desplazamientos, es decir: por el movimiento entre un punto del espacio (origen) hacia otro (destino), desarrollado gracias al uso de un modo de transporte y siempre con un fin concreto, que es el que impulsa al individuo a moverse, es decir el motivo de viaje. Sin embargo, la movilidad no se reduce a este desplazamiento y sus características materiales, tiene un carácter espacial pero su función es sin duda social, ya que permite al individuo realizar sus actividades diarias. Según Osvaldo Cardozo, la movilidad es un *“conjunto de movimientos que realizan las personas desde sus lugares de residencia hacia aquellos sitios de cumplimiento de actividades o funciones”* (2008), sin embargo Reichmann, desde mucho antes, señalaba que el concepto de movilidad superaba *lo técnico del desplazamiento al incluir* en su definición de movilidad cotidiana, *“las causalidades y las consecuencias ligadas al propio desplazamiento”* (1983).

La denominada “crisis de la movilidad” ha sido extensamente abordada por los estudios urbanos a partir de sus causas más directas o evidentes, como la creciente congestión y dificultad para movilizarse en las ciudades (Transport & Buchanan, 1963), el crecimiento de las distancias de viaje producto de la expansión urbana (Aón, Olivera, & Ravella, 2006; García-Palomares, 2010), la concentración de las actividades productivas en los centros urbanos (Gutierrez Puebla & García Palomares, 2006) y la falta de acceso a un transporte público de calidad que permita amortiguar el avance de la tasa de motorización en los hogares (Aón, Giglio, & Cola, 2017; Aón, Olivera, & Ravella, 2006; Ravella & Giacobbe, 2005).

Sin embargo, pueden reconocerse algunas causas indirectas de naturaleza económica y cultural que aún no han sido abordadas en profundidad, por lo cual, constituyen el objeto de exploración de la presente tesis. El abordaje de la movilidad como enfoque de análisis permite *“indagar cualquier tipo de fenómeno que a simple vista no parece ser uno de movilidad, devela aspectos de la vida cotidiana que teorías o metodologías más estáticas no logran observar: el habitar cotidiano, el medio ambiente, la movilidad residencial, las migraciones, la interdependencia, la alimentación, los temas laborales, el uso de tecnologías en la ciudad”* (Zunino Singh et al., 2018:15)

Como se ha mencionado en el apartado anterior<sup>7</sup>, la rama de la movilidad en la cual se interesa esta investigación, corresponde a la **movilidad cotidiana**. El término “cotidiana” sirve para restringir el concepto a aquellas formas que se distinguen por su habitualidad, diferenciándose así de la movilidad por vacaciones, migraciones, o de otros conceptos, como es el caso de la movilidad social o de la movilidad residencial (Salerno, 2014). El presente trabajo adopta el concepto desarrollado por Paola Jirón, en donde describe a la movilidad cotidiana como *“aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares”* (Jirón Martínez et al., 2010: 24). Esta idea permite considerar a la movilidad como un enfoque para entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes (Jirón Martínez & Mansilla, 2013).

La **movilidad cotidiana por trabajo** es reconocida desde hace tiempo como una variable fundamental para el análisis de la organización del territorio y de los sistemas urbanos (Susino & Martínez-Reséndiz, 2010). Las características con que se desarrolla la movilidad cotidiana hacia los lugares de empleo, señala Blanco (2015), inciden de manera significativa en las condiciones laborales de los trabajadores. El viaje al trabajo constituye *“el primero y el último momento de articulación de esta actividad con el resto de las actividades cotidianas”* e implica para los trabajadores, diversos costos y esfuerzos personales por el uso de las redes de transporte público, largas caminatas y tiempos de viaje y de espera, situaciones de inseguridad, etcétera. Dichas condiciones y prácticas de la movilidad por trabajo varían según el contexto urbano y social (Blanco et al., 2015).

En un contexto globalizado, donde las exigencias en la formación y especialización de los empleados son cada vez mayores, pero las formas de contratación cada vez más flexibles (part-time o free-lance); la vida cotidiana y las prácticas de movilidad han cambiado y se han complejizado de manera sustancial.

### **Factores que complejizan las prácticas de movilidad**

Comprender la movilidad implica también entender lo que ocurre durante la práctica cotidiana de moverse en la ciudad, y a través de ella se pueden comprender las capacidades que tienen las personas para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares (A. Gutiérrez,

---

<sup>7</sup> Véase apartado 2.1. Abordajes sobre la movilidad cotidiana por trabajo

2009a; Jirón Martínez et al., 2010; Kaufmann et al., 2004). El abordaje de la movilidad como enfoque de análisis propuesto para esta tesis permite evidenciar las causas indirectas que inciden en la complejidad de las prácticas de movilidad por trabajo.

Por un lado, el cambio del paradigma tecnológico-económico, de un modelo fordista industrial a un modelo posfordista descentralizado donde prevalecen las actividades de servicios y comunicaciones, ha transformado la jornada laboral tradicional, y con ella, los viajes al trabajo. La nueva revolución tecnológica, la robótica y los cambios en la configuración productiva internacional generan mayor inestabilidad e introducen nuevos riesgos. El grado de influencia que tiene el cambio técnico en la sociedad y en el trabajo, indica su grado de disruptividad, por eso se habla de revoluciones tecnológicas cuando se trata de modificaciones radicales en la actividad económica (Rodríguez, 2017).

Existen diferentes visiones sobre las etapas por las que transcurrieron los cambios tecnológicos en los últimos dos siglos, pero también coincidencias. Existe acuerdo acerca de la relevancia del momento actual y su carácter disruptivo, aunque sea analizado desde perspectivas diferentes. Acorde a lo enunciado por Rodríguez (2017), el periodo en curso desde la primera década del siglo XXI, se denomina cuarta revolución industrial, conformada a partir de una serie de cambios que determinan una nueva forma de hacer frente a la producción, el consumo y la relación entre los actores con un gran aumento en la capacidad de producción y en la productividad.

Las opiniones no son unánimes en cuanto a la periodización de las etapas. Sin embargo, existe un consenso sobre la importante transformación que se abre a partir de la nueva combinación de tecnologías digitales con el desarrollo de nuevas disciplinas y procesos que pueden aplicarse a la industria y que generan una dinámica disruptiva y una transformación importante de la forma de producir, al menos en los países industrializados. El proceso actual de cambio tecnológico es y será más acelerado, porque no es una revolución tecnológica, sino varias a la vez, y la velocidad de cambio es, sino exponencial como argumentan algunos, al menos vertiginosa (Salazar-Xirinachs, 2017).

En cada etapa, la dinámica de incorporación de estas nuevas tecnologías es heterogénea y discontinua y se expresa generalmente en mercados de trabajo segmentados y en economías que evolucionan a diferente velocidad, con fuertes consecuencias sobre los procesos de inclusión y en la distribución del ingreso (Cimoli & Primi, 2008). La relación entre cambio tecnológico y trabajo, o más adecuadamente entre innovación, pues la tecnología es solo una

parte del proceso más integral de cambio e implementación de innovaciones, y empleo, debe ser entendida en el marco de una ecuación donde actúan el Estado, las instituciones públicas y privadas y el nivel de competencias de los individuos, las firmas y las regiones.

Por eso, y frente a las voces alarmistas acerca del duro efecto sobre el empleo, se plantea la pregunta sobre si este proceso de cambio tecnológico y sus impactos en el mundo laboral son realmente distintos a los cambios anteriores. Mokyr, Vickers y Ziebarth (2015) constatan que los debates de hoy sobre los impactos en el mundo laboral son muy parecidos a las discusiones de los siglos XIX y XX, y que las preocupaciones por las consecuencias adversas de las nuevas tecnologías en el trabajo y el empleo, que parecen muy fuertes en algunas discusiones, no son nuevas.

La reciente ola de cambio tecnológico ha ganado considerable atención y ha creado un debate controversial sobre el futuro del mundo del trabajo (Castillo, 1984). Algunos creen que esta nueva etapa de cambio tecnológico e innovaciones va a destruir empleos de manera masiva y prevén un futuro con falta de trabajo (Antunes, 2001). En contraste, los optimistas confían que las nuevas tecnologías puedan movilizar procesos de ajuste y transformación que posibiliten la creación de nuevos empleos, y hasta “edades de oro” en este ámbito.

Más allá del debate en torno a la cantidad de empleo que generarán, o eliminarán, las nuevas tecnologías, la calidad en las condiciones del empleo genera otro tipo de debates en torno al rol del Estado y las empresas, la previsión social, los derechos laborales. Las políticas neoliberales que surgieron en la década de 1990 en Latinoamérica han generado transformaciones significativas en las estructuras económicas, sociales y espaciales de la región. Estas reformas, como expresa Jirón (2015), “*dieron lugar a reducciones en el gasto público, aumentos en los impuestos sobre bienes y servicios, privatización de empresas estatales, reformas de pensiones, subsidiarización, promoción de disposiciones privadas de salud y educación, liberalización comercial y concesiones de infraestructura*”. Dichos procesos acarrearán modificaciones estructurales en la configuración del mercado de trabajo, destacando por sobre todo los procesos de inestabilidad laboral, precarización, flexibilización e informalidad (Bonofiglio & Fernández, 2003; Trajtemberg & Varela, 2015; Tsianos & Papadopoulos, 2006).

El empleo en la actualidad no implica necesariamente estabilidad, protección y previsibilidad, sino que las relaciones laborales se caracterizan por la variabilidad de las remuneraciones y por la incertidumbre acerca de la duración de la ocupación, tanto en términos contractuales

como de la extensión de la jornada de trabajo (Candia, 1996; Dinerstein, 2001). Flexibilización y precariedad, señalan Bonofiglio y Fernández (2003), aparecen como la cara más visible de los efectos de la reestructuración económica en el mercado laboral, por esta razón, se profundizará a continuación sobre sus características y componentes.

El concepto de flexibilidad laboral puede separarse en sus tres dimensiones: salarial, interna y externa (Imagen 8). La primera se refiere a la capacidad del empresario de modificar el nivel de los salarios según la evolución de la economía y su propia tasa de ganancia (De la Garza Toledo, 2000a). La dimensión interna se refiere a la intercambiabilidad de tareas y a la posibilidad de aumentar el producto por trabajador a partir de la eliminación de barreras que permitan al empresario determinar la extensión e intensidad de la jornada laboral (De la Garza Toledo, 2000b). La dimensión externa alude en cambio a la flexibilidad del mercado de trabajo, es decir, a las posibilidades de ajustar sin restricciones el tamaño de la planta de personal según las necesidades de producción, es decir con bajos o nulos costos de despido (Barbeito, 1999). Básicamente, el concepto de flexibilidad laboral hace referencia a un mayor grado de libertad en la explotación de la fuerza de trabajo, en términos de su polifuncionalidad y de la determinación de su remuneración, así como la cantidad de trabajadores.



Imagen 8. Dimensiones de la flexibilidad laboral actual. Fuentes: Elaboración propia en base a Bonofiglio y Fernández (2003)

La concepción flexible de la relación capital-trabajo, especialmente la posibilidad de adaptar la cantidad de trabajadores de acuerdo a las necesidades productivas, conduce al establecimiento de relaciones laborales inestables entre los asalariados y los empresarios. Esto lleva a entablar vínculos precarios, que se definen por la ausencia de aportes jubilatorios

y/o la falta de protección por la legislación laboral (Lindenboim, Serino, & González, 2000). Por lo tanto, el empleo precario se caracteriza por ser inestable y sin protección. En la medida en que la precariedad representa la disminución de los costos de despido que enfrentan las empresas, la escuela neoclásica la admite como medio que posibilita el equilibrio del mercado laboral. En cambio, los regulacionistas ven en la precariedad un avance sobre los trabajadores que no se condice con su posición, en términos de que las condiciones laborales deberían negociarse entre los distintos actores involucrados, en pos de una mejor organización del proceso de trabajo con el objeto de aumentar la productividad.

Esponda (2017) entiende los procesos de precarización del trabajo a partir de dos niveles diferenciados: (i) por un lado como expresión de un proceso tendencial de precarización estructural del trabajo en la escala global (Antunes & Ricardo, 2010), que se expresa en condiciones de trabajo con niveles que están por debajo de los estándares, tendientes a una flexibilización de la fuerza de trabajo en sus diversas formas (salarial, horaria, numérica) y por otro lado, (ii) una mayor inestabilidad e incertidumbre en la duración del empleo y en las formas de contratación que impiden o disminuyen las posibilidades de goce de la protección social, y de seguridad y previsión social (Basualdo & Morales, 2014; Celis Ospina et al., 2012).

Para los trabajadores, el establecimiento de vínculos precarios representa inestabilidad e imprevisibilidad en términos tanto de su continuidad en el empleo como de sus ingresos. De esta manera, la responsabilidad de asegurar su propia reproducción y la de su familia recae cada vez más sobre el propio trabajador ante la disminución de las obligaciones de los empresarios y la retirada del Estado en la prestación de servicios complementarios (Dinerstein, 2001; Lindenboim et al., 2000). La imposibilidad de garantizar una continuidad laboral y la creciente competencia, conduce a una serie de estrategias por parte de los trabajadores que buscan asegurarse uno o más tipos de ingresos (Berman, 1988).

A su vez, los discursos neoliberales en torno a la meritocracia laboral y el emprendedurismo como la expresión máxima del “ideal de trabajo” (BBC Mundo, 2017) contemporáneo, fomentan una sociedad que confunde el éxito con la auto-explotación (Byung-Chul, 2012). Como ya se ha visto anteriormente, los empleos a partir de plataformas de “economía colaborativa”, la cultura free lance, los contratos por monotributo, son algunos de los mecanismos empleados por el mercado de trabajo actual para deslindar a los empresarios de su responsabilidad para con sus empleados. Son varios los estudios que muestran un proceso creciente de precarización en el mercado de trabajo, fenómeno que altera las

condiciones y prácticas laborales, generando diversos interrogantes sobre sus efectos en la movilidad cotidiana (Trajtemberg & Varela, 2015; Tsianos & Papadopoulos, 2006).

Por otro lado, el ingreso masivo de la mujer en el mercado laboral (Arriagada, 1994; Boyer, 2004; England & Boyer, 2009) modificó los roles establecidos en la organización del hogar, poniendo en jaque las responsabilidades sobre el trabajo de cuidado, asignado tradicionalmente a las mujeres, y agregando una variable más a la ecuación, ya complicada, trabajo-familia-movilidad (Arriagada, 2007; OIT y PNDU et al., 2009). Se entiende por trabajo de cuidado *“aquellas actividades que se realizan para garantizar la reproducción del hogar, ya sea el cuidado de niños o personas mayores dependientes, como el mantenimiento y aprovisionamiento del hogar”* (Sánchez Madariaga, 2004).

Como indican Gayle Letherby y Gillian Reynolds (2009), el género va más allá de las mujeres o de los temas de mujeres; se relaciona con las expectativas, los comportamientos y las relaciones sociales y culturales que se construyen y enmarcan en torno a las diferencias de sexo. Estas relaciones se interrelacionan con otras diferencias sociales como edad, clase, etnia, dis/habilidad o sexualidad, entre otras. Las interacciones entre el espacio doméstico y el espacio laboral son fundamentales para comprender cómo la institución del género en las sociedades patriarcales genera desigualdad sexual (Boyer, 2014). Por tanto, observar ambos espacios en conjunto es tratar de dar respuesta a los obstáculos existentes para el desarrollo socio-económico de las mujeres.

La mujer trabajadora y el ama de casa son figuras, aparentemente opuestas, que ponen en juego el rol de la mujer en la sociedad. El avance de los movimientos feministas y, en parte también, la inestabilidad en el mercado laboral, han llevado a las mujeres a salir de su “papel designado” y encontrar trabajo por fuera de su casa. Sin embargo, son varios los estudios que señalan, que el avance de las mujeres en este nuevo rol, no implicó necesariamente cambios dentro de la organización en las tareas del hogar, es decir sobre el trabajo de cuidado. Las más recientes encuestas sobre el uso del tiempo, a nivel global y en Latinoamérica, han contribuido a revelar dicha problemática (Casanovas et al., 2014; C. Newman, 2002; Segura & Chaves, 2017; Zucchini, 2015).

A su vez, las investigaciones más recientes desde las disciplinas sociales, problematizan la forma en que las mujeres perciben y organizan su vida diaria, abordando experiencias y prácticas en relación con la organización espacial y temporal de su trabajo (Ribeiro-Silva et al., 2014). Desde la experiencia, la incompatibilidad se vive principalmente en términos de

falta de tiempo en tanto recurso limitado. Por este motivo, el conflicto que puede experimentar una persona en su vida cotidiana se traduce en la necesidad de sacrificar alguno de sus proyectos (profesionales y/o familiares). Este sacrificio toma sentido dentro de una organización de tareas (o división sexual del trabajo) en la que un solo sexo está adscrito a la esfera de la familia (Marí-Klose, Nos Colom, & Marí-Klose, 1999).

Las formas en que la movilidad y las relaciones de género se intersectan son sin duda complejas, debido a las disputas en cuanto a la comprensión y los significados de las partes y al poder implícito en cada una de ellas (Jirón Martínez, 2017). Como ya se ha revisado en apartados anteriores<sup>8</sup>, se establece que el rango espacial de movimiento cotidiano de las mujeres es más reducido que el de los hombres (Hanson, 2010), que las mujeres son más proclives a usar el transporte público que los hombres, que realizan más viajes no relacionados con el trabajo, realizan más viajes con paradas múltiples, hacen más trámites desde la casa, viajan acompañadas por más personas y llevan pasajeros. En esta literatura también se han documentado diferencias entre mujeres y entre hombres, por ejemplo, por edad, ingresos y lugar de residencia, entre otras variables (Gómez, 2016).

Las relaciones sociales y cotidianas no son neutras, sino que están cargadas de demandas, necesidades y negociaciones en las que priman distintos papeles asociados a condicionantes de género, ciclo de vida y poder adquisitivo, entre otros elementos (Gómez, 2016). De acuerdo con Jirón y Cortés (2011), estas negociaciones van de la mano con vínculos afectivos y prácticos que pueden generarse entre los miembros de la familia, la comunidad o mediante la contratación de servicios. Es en el desplazamiento cotidiano y en las estrategias de movilidad diaria donde aparecen los vínculos con otros como una necesidad para la realización de las actividades diarias. Aquí, la movilidad aparece como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas, roles productivos<sup>9</sup> y reproductivos<sup>10</sup> de un número variable de personas, relacionadas entre sí por vínculos emocionales y prácticos esenciales para la organización de sus vidas cotidianas. Los papeles y la posición de cada uno en esta no son aspectos estáticos y varían de acuerdo con las etapas del ciclo de vida, las condiciones económicas y los roles de género, entre otras variables como la etnia y las condiciones físicas.

---

<sup>8</sup> Véase apartado Como reflejo de la experiencia urbana

<sup>9</sup> Se entiende por rol productivo aquel miembro que desempeña un trabajo productivo, es decir, remunerado.

<sup>10</sup> Se entiende por rol reproductivo aquel miembro del hogar que desempeña tareas de cuidado, es decir, aquellas que se relacionan con el cuidado de los hijos y mantenimiento del hogar (compras, limpieza, trámites)

Los roles asignados a los diferentes miembros de los hogares devienen de pautas y construcciones culturales en torno a sus espacios y roles que, según su género, “debieran” desempeñar. El avance de la mujer sobre el trabajo productivo, no ha sido, por lo general, compensado por el avance del hombre en relación a las tareas de cuidado (Zucchini, 2015). Estos desbalances en las relaciones dentro del hogar, confluyen en arreglos críticos evidenciados en la complejización de las prácticas de movilidad a nivel de los hogares.

En un primer contexto mundial, el hogar ha sido "redescubierto" en gran parte por eruditos feministas y por quienes estudian la reestructuración de las economías capitalistas. La teoría feminista ha expuesto a la familia y al hogar como un objeto de investigación y debate, argumentando enérgicamente que ni el trabajo de mujeres ni de hombres, dentro del hogar o en la fuerza laboral, puede conceptualizarse adecuadamente sin una comprensión clara de los arreglos y estrategias del hogar. Algunas de las investigaciones recientes sobre reestructuración urbana extienden este interés en el hogar; la obvia reestructuración de los acuerdos familiares en las economías locales deprimidas con la disminución de las oportunidades de empleo (especialmente para los hombres) obliga a este enfoque (Pratt & Hanson, 1991).

### **Itinerario relacional y no-regular en el viaje al trabajo.**

La complejización en las prácticas de movilidad por trabajo actual, se evidencia en dos factores clave: por un lado, el carácter relacional y multipropósito de los viajes por trabajo que abandonan su cualidad pendular, para adoptar una lógica encadenada-poligonal de itinerarios y, por otro lado, la variabilidad que dichos itinerarios asumen a lo largo de la semana, añadiendo una lógica no-regular a los viajes por trabajo.

La investigación aborda el concepto de prácticas de movilidad cotidiana a partir de una doble perspectiva, macro y micro. En línea con este abordaje, las prácticas de movilidad pueden ser consideradas por un lado, desde una perspectiva macro, como reflejo de los cambios en los procesos económicos y sociales, *“debido a los avances tecnológicos, modificaciones políticas y manifestaciones culturales”* (Jirón Martínez, 2009). Y, por otro lado, desde una perspectiva micro, como *“la forma en que los habitantes urbanos contemporáneos se comportan, descubren, se quedan, se encuentran y se conocen”* (Jirón Martínez, 2009).

Para poder analizar dichas prácticas, el trabajo adopta el concepto de itinerario. Tradicionalmente ligado a viajes turísticos o travesías de varias jornadas, la investigación propone reconocer la multiplicidad de lugares y trayectorias realizadas por los individuos a lo largo de un solo día. Como señala Zucchini en su tesis, a partir del término de “viaje encadenado”, se incorporan “*aquellos desplazamientos que (...) siguen una pauta espacial de tipo poligonal porque encadenan varios viajes entre distintos lugares del espacio urbano (...) para poder realizar todas las tareas relacionadas con el trabajo doméstico (...) y con el trabajo remunerado*” (2015).

Se han expresado hasta ahora las principales ideas que componen la noción de complejidad y, en este sentido, puede afirmarse que la evolución del viaje al trabajo ha pasado de una lógica pendular, lineal, simple, visible y observable mediante el binomio conceptual “origen – destino” hasta su complejidad actual, donde transmuta hacia configuraciones poligonales, diversas en el espacio, pero también en el tiempo, en sus propósitos y alcances. Dichas configuraciones se reconocen como consecuencia de un proceso de complejización de los viajes al trabajo en las ciudades contemporáneas, entendiéndola en términos de cambio, de incertidumbre, de poca previsibilidad, de múltiples propósitos y con ello múltiples causas, por las múltiples etapas y modos que componen los itinerarios de viaje cotidianos. Dichos itinerarios implican costos añadidos, trasbordos, esperas, desplazamientos con personas u objetos, acuerdos cambiantes en “tiempo real” gracias a las nuevas tecnologías, factores que en su conjunto configuran itinerarios de viaje claramente menos sencillos que aquellos viajes tradicionales pendulares al trabajo.

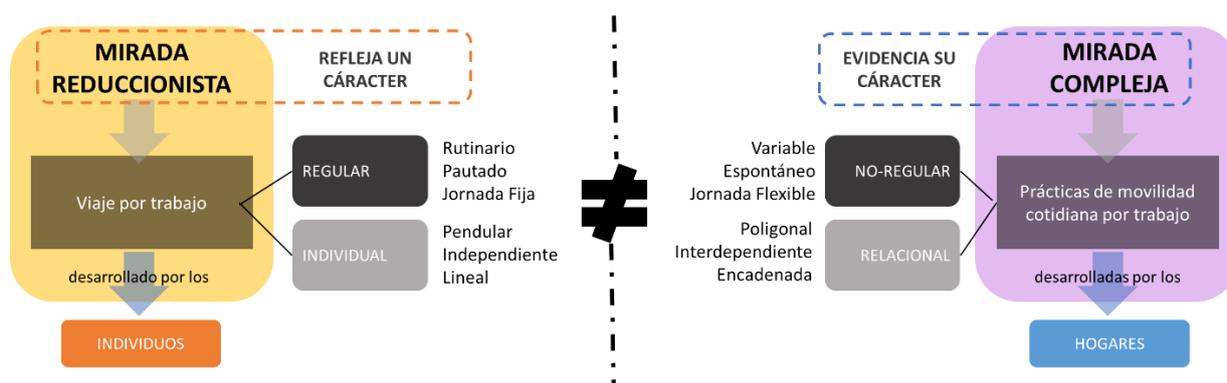


Imagen 9. Comparación entre el enfoque reduccionista de los viajes por trabajo vs el enfoque complejo de las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2018

Las prácticas de movilidad cotidianas no solamente se vuelven complejas por su configuración espacio temporal, tan variable y diversa, sino además porque no consiguen explicarse en términos individuales y por ello, requieren ser analizadas a nivel de los “hogares” (Aón, Giglio, et al., 2014; Gil Solá, 2016). Es allí donde puede visibilizarse la interrelación entre los diferentes miembros que lo componen y las lógicas detrás de las decisiones y estrategias adoptadas por los mismos (Chaves et al., 2017; Neale & Hutchinson, 1981; Pratt & Hanson, 1991).

El hogar ha sido una de las categorías de análisis clásica en los estudios de transporte. El modelo neoclásico del hogar subyace en gran parte del análisis urbano convencional. Este modelo de hogar implica una extensión de los supuestos que se hacen con respecto al comportamiento individual, es decir, que los individuos intentarán maximizar sus utilidades (o preferencias), que su estructura de preferencias es estable y que toman decisiones racionales. Al extender estos supuestos al hogar, la visión neoclásica asume que el hogar funciona como una unidad de ingresos compartidos, que los miembros individuales tienen un interés común y toman decisiones racionales para maximizar la utilidad del hogar como un todo (Becker, 1981).

Los modelos urbanos estándar (Alonso, 1964; Muth, 1969) se basan en el supuesto implícito de que *“todos los hogares tienen un solo trabajador, todos los trabajadores se desplazan a empleos en el centro de la ciudad y que todos adoptaron la estrategia de enviar a un adulto (varón) a la fuerza laboral, mientras que el otro adulto (mujer) trabaja en la casa”*. Además, se supone que el proceso de decisión detrás de la selección de la ubicación residencial del hogar es el de cambiar la distancia / costo de un trabajador por el tamaño / costo del lote de vivienda. Dicho supuesto no se aplica a la realidad actual de los hogares (Pratt & Hanson, 1991).

Los estudios feministas han rechazado la separación conceptual entre el hogar y el trabajo, insistiendo en que el hogar puede ser también un lugar de trabajo, que las relaciones dentro del hogar estructuran las relaciones en el lugar de trabajo y en el ámbito público, y que las relaciones sociales en el lugar de trabajo afectan a las personas dentro del hogar familiar. Establecen conexiones causales entre la naturaleza de la familia y el hogar, la segregación sexual del mercado laboral y, en algunos casos, el desarrollo de la sociedad capitalista (Walby, 1986, 1989). Como lo expresa Nancy Fraser, *“la separación de la esfera económica oficial de la esfera doméstica y el enclave de la crianza de los hijos del resto del trabajo social*

*[es un] acuerdo institucional que se considera ampliamente (no) como uno, sino “El”, eje de la subordinación moderna de la mujer” (Fraser, 1989, p. 22)*

Es por éstas razones que, acorde a la línea teórico metodológica del Observatorio de Movilidad del Gran La Plata y a todos sus trabajos precedentes, en éste trabajo de investigación se analizan los viajes realizados por los diferentes miembros de los hogares, buscando las explicaciones de su lógica a nivel de los hogares, evitando todo abordaje y análisis de forma separada. De esta forma, el trabajo reconoce la relevancia del carácter poligonal y relacional en los viajes al trabajo y considera que éstas características son producidas por la necesidad creciente de vincular espacios, actividades y personas de manera cambiante en la ciudad. A esta complejidad resultante, se suma la flexibilidad que caracteriza actualmente a las actividades productivas, que induce a las personas a sumar y diversificar sus actividades, combinando diferentes, días, horarios, lugares, responsabilidades productivas y reproductivas, las cuales pueden variar de un momento a otro, según las necesidades que se presentan (enfermedades, actividades recreativas no previstas, etc.) llegando en ocasiones a ser casi imposible de prever el tiempo que se emplea en desarrollarlas (Zucchini, 2015).

## **CAPÍTULO 3      METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**



### 3.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El abordaje metodológico se estructura a partir de las preguntas y los objetivos planteados al inicio de la investigación (Imagen 10). En primer lugar, como se ha estudiado/abordado la movilidad cotidiana por trabajo, buscando indagar en los múltiples abordajes y enfoques sobre la temática. Este análisis se realiza a partir de la revisión exhaustiva y crítica de la bibliografía y documentación desarrollada hasta ahora sobre la movilidad cotidiana por trabajo, indagando sobre la problematización sobre el tema y los diferentes enfoques teóricos y metodológicos aplicados en su estudio. En segundo lugar, cómo visibilizar la complejización de la movilidad cotidiana actual, es decir qué variables e indicadores nos permiten abordar el carácter no-regular y relacional en las prácticas de movilidad. Por último, a partir de (re) conocer lo anteriormente expuesto, indagar acerca de la incidencia de los procesos de flexibilización de las actividades productivas y el cambio en los roles de género en el hogar sobre los factores de complejidad previamente mencionados.

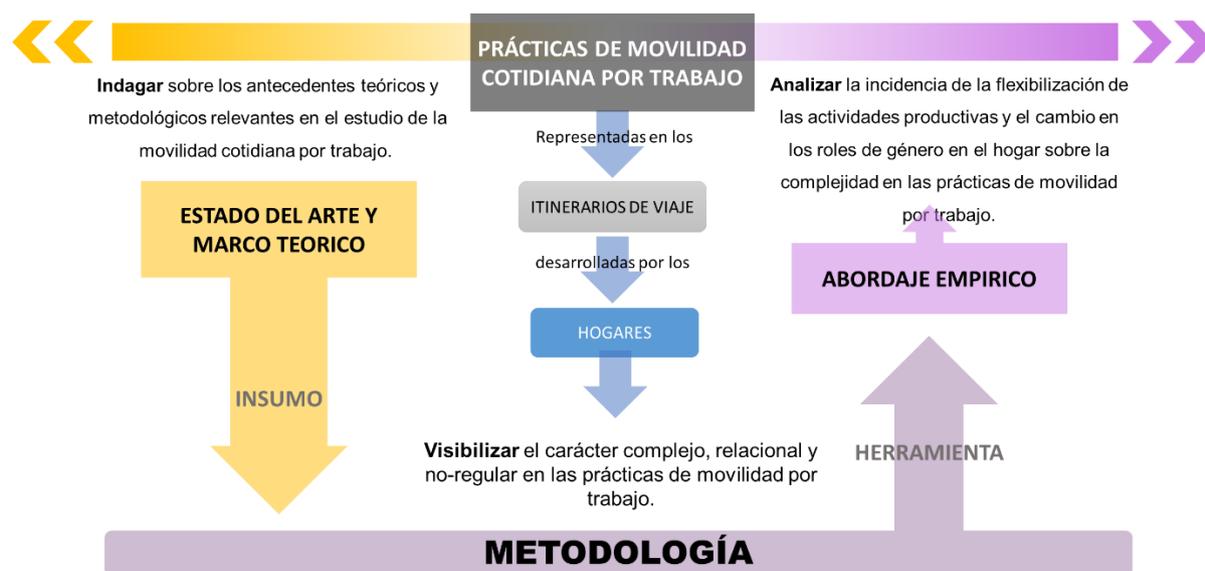


Imagen 10. Esquema conceptual sobre la vinculación entre los objetivos de investigación. Fuente: Elaboración propia, 2018.

Para poder cumplir con los objetivos planteados, se utilizarán fuentes de información secundaria cuantitativas, tradicionales en los estudios de transporte, que incluyen principalmente, encuestas de movilidad cotidiana (Aón, 2013) y estadísticas demográficas y socio-económicas oficiales (INDEC, 2010a, 2014) y se incorporarán herramientas de registro cualitativo a partir del desarrollo de entrevistas semiestructuradas en un “atractor de viaje” por trabajo específico, acompañadas con el desarrollo de cartografías denominadas “mapa de viaje”, elaboradas por los mismos entrevistados. A continuación, se detalla para cada objetivo

específico, los elementos aplicados en su análisis: **Unidad de análisis** empleada - **Escala de abordaje** (macro-micro) - **Variables** o dimensiones de análisis - **Fuentes** (primarias-secundarias) utilizadas - **Técnicas** (cuantitativas-cualitativas) empleadas.

OE1	Unidad	Variables	Fuentes	Técnicas
Indagar sobre los antecedentes teóricos y metodológicos relevantes en el estudio de la movilidad cotidiana por trabajo.	<b>Antecedentes teórico metodológicos de la movilidad cotidiana por trabajo</b>	Problematización de la movilidad por trabajo Abordajes teóricos (económico-ingenieril-socio-cultural-geográfico-antropológico) Abordajes metodológicos (cuantitativos-cualitativos-integrados) Unidades de análisis y variables de análisis aplicadas	<b>SECUNDARIAS</b> Bibliografía académica Informes técnicos o Documentos de planes urbanos y/o estratégicos que contemplen la movilidad en la ciudad.	<b>CUALITATIVAS</b> Relevamiento y análisis de fuentes secundarias.

**Actividades**

- Lectura y análisis comparativo de los diferentes enfoques sobre la movilidad
- Identificación, revisión y articulación de metodologías cuantitativas y cualitativas aplicadas al estudio de la movilidad.

Imagen 11. Desarrollo metodológico planteado para el Objetivo Específico 1. Fuente: Elaboración propia, 2018.

OE2	ITINERARIOS DE MOVILIDAD	Escala MACRO Y MICRO	
		Variables	Técnicas
Visibilizar el carácter complejo, relacional y no-regular en las prácticas de movilidad por trabajo.	<b>CARÁCTER NO-REGULAR</b> Variación del recorrido del itinerario de viaje a lo largo de la semana	<b>SECUNDARIAS</b> Encuestas "Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013) <b>PRIMARIAS</b> • Entrevistas y mapas de viaje realizados por ellos ° Cartografía temática y síntesis.	<b>CUALITATIVAS</b> ° Procesamiento de encuestas. <b>CUALITATIVAS</b> ° Codificación de entrevistas semi estructuradas ° Lectura y sistematización de mapas de viaje
	<b>CARÁCTER RELACIONAL</b> Vinculación de varias actividades en un mismo itinerario Cantidad de miembros involucrados en un mismo itinerario. Modo/s de transporte utilizado a lo largo del itinerarios		

- Actividades** °Procesamiento de encuestas de movilidad mediante SPSS, Sqlite y Tableau Public °Diseño, ejecución de entrevistas semi estructuradas. ° Análisis y codificación de las entrevistas semi-estructuradas ° Análisis de los mapas de viaje ° Sistematización y representación de los mapas de viaje en SIG y

Imagen 12. Desarrollo metodológico planteado para el Objetivo Específico 2. Fuente: Elaboración propia, 2018.

OE3	Prácticas de movilidad	Escala MACRO Y MICRO	
	Variables	Fuentes	Técnicas
Analizar la incidencia de la flexibilización de las actividades productivas y el cambio en los roles de género en el hogar sobre la complejidad en las prácticas de movilidad por trabajo.	<p><b>PERFIL LABORAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tipo de trabajo (full-part time)</li> <li>-Tipo de contratación (en planta-contrato)</li> <li>-Horario de trabajo</li> <li>-Otros trabajos que tenga</li> <li>-Lugares de trabajo (localización)</li> </ul> <p><b>PERFIL DEL HOGAR Y ROLES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tipo de hogar (cantidad y composición)</li> <li>-Rol económico del encuestado</li> <li>-Perfil de movilidad del encuestado</li> <li>-Disponibilidad de vehículos</li> <li>-Distribución cuidado/traslado hijos</li> <li>-Distribución compras/trámites hogar</li> </ul>	<p><b>SECUNDARIAS</b></p> <p>Encuestas “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)</p> <p><b>PRIMARIAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistas y mapas de viaje realizados por ellos</li> </ul> <p>° Cartografía temática y síntesis.</p>	<p><b>CUANTITATIVAS</b></p> <p>° Procesamiento de encuestas.</p> <p><b>CUALITATIVAS</b></p> <p>° Codificación de entrevistas semi estructuradas</p> <p>° Lectura y sistematización de mapas de viaje</p>

**Actividades** °Procesamiento de encuestas de movilidad mediante SPSS, Sqlite y Tableau Public °Diseño, ejecución de entrevistas semi estructuradas. ° Análisis y codificación de las entrevistas semi-estructuradas ° Análisis de los mapas de viaje ° Sistematización y representación de los mapas de viaje en SIG

Imagen 13. Desarrollo metodológico planteado para el Objetivo Específico 3. Fuente: Elaboración propia, 2018.

El abordaje a partir de las **prácticas de movilidad** permite observar los vínculos entre actividades productivas y reproductivas, la incidencia del mercado laboral en las prácticas de movilidad de los miembros de los hogares y las estrategias desplegadas en la organización intra-hogar. Conjuntamente, se profundiza en el análisis sobre los **itinerarios de movilidad** de miembros de los hogares. Los itinerarios, y su variación a lo largo de la semana, permiten reflejar el carácter no-regular y relacional que caracteriza la complejidad en las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo actuales.

### Antecedentes metodológicos

Metodológicamente, la representación del carácter relacional y no-regular de las prácticas de movilidad resulta un desafío que se considera posible de resolver en ésta tesis, mediante el doble abordaje cuantitativo y cualitativo para el estudio del viaje al trabajo.

**El punto de partida del abordaje cuantitativo** es la “Encuesta de comportamiento de movilidad del GLP” (Aón, 2013) Se trata de una encuesta que se distancia del enfoque de las tradicionales encuestas de origen y destino de viajes, precisamente porque tiene búsquedas más alineadas con las prácticas de movilidad contemporáneas.

Hemos detallado antecedentes en el uso de las encuestas tradicionales de origen y destino de viajes, así como también hemos señalado las críticas que se han venido formulando a estos instrumentos y sus lógicas de formulación y operación, en relación a sus propósitos y meta preguntas de partida, alcances restringidos al binomio origen – destino y sus elevados costos. La metodología de la encuesta del OMUGLP propuesta constituye un avance sobre las anteriores, se estructura sobre el concepto de generación de viajes e involucra el binomio producción – atracción de viajes. En relación a dicho binomio, Aón detalla:

“El planteo conceptual de la generación de viajes, enfoca el análisis en la unidad-hogar, asumiendo que la generación de viajes de pasajeros, es una función de los atributos sociales, económicos e incluso culturales, de los hogares donde se definen las actividades que los miembros del hogar desarrollan, lo cual estará en parte también sujeto, al lugar donde se ubique su vivienda. En este marco se establecen los conceptos de producción de viajes y atracción de viajes como componentes de la generación, donde la producción constituye una lectura analítica de los viajes en relación al uso residencial y al hogar, mientras que la atracción es una lectura analítica de esos mismos viajes, pero desde la perspectiva de usos no-residenciales, donde las personas realizan sus actividades” (Aón, 2017).



Imagen 14. Enfoque conceptual del OMUGLP producción atracción de viajes. Fuente: (Aón, Giglio, López, et al., 2017).

El diseño conceptual de la encuesta incluye, acorde a nuevas meta preguntas, cuatro nuevas categorías de preguntas: (a) Identidad de movilidad del encuestado, (b) regularidad de las prácticas de movilidad declaradas, (c) el mayor esfuerzo de movilidad que el encuestado hace

y (d) las actividades principales y secundarias. Las cuatro en conjunto están orientadas a relevar un patrón de movilidad simplificado, que omita el detalle de las etapas y focaliza en los orígenes y destinos principales sin reducir la información a flujos que los vinculan. La encuesta como instrumento de relevamiento del patrón de movilidad incluye además preguntas sobre el comportamiento a nivel de hogar y las principales localizaciones geográficas de los atractores de viaje (Aón, 2015).

El marco conceptual que orienta las propuestas metodológicas del OMUGLP (Aón, Giglio, López, et al., 2017) recupera e integra la teoría de la generación de viajes del Manual Trip Generation<sup>11</sup>, con los principales conceptos de los estudios sociales de movilidad urbana, relativos a la noción de “experiencia de viaje” indagando en las convergencias de dichos enfoques en la unidad de análisis “hogar-familia”, explicativa de las prácticas de movilidad actuales. Esta integración parte de una puesta en valor y recontextualización de los conceptos de generación de viajes y su relación con los hogares y la localización espacial en la ciudad, contribuyendo a una construcción teórico-metodológica complementaria.

**El punto de partida del abordaje cualitativo** es el reciente “giro de la movilidad” de las ciencias sociales, ha posibilitado el surgimiento de nuevos recursos de representación y análisis de la movilidad (González, 2017; Grimaldo Rodríguez, 2019; Jirón Martínez, 2012; Zunino Singh et al., 2018).

Un antecedente de dichas metodologías se presenta en el libro “The image of the city” de Kevin Lynch (1960), donde desarrolla una serie de pautas para el análisis de la ciudad y el recorrido de la misma, en función de las sensaciones (percepción a través de los sentidos) que produce en el hombre. Las técnicas aplicadas en dicho estudio de percepción, tienen como principal objetivo poner en contraste el espacio objetivo y subjetivo y se basan en la experiencia observable como: a) Observación directa; b) Relevamiento de datos con respuesta consciente, cuestionario, encuesta y entrevista; c) Técnicas proyectivas que buscan la manifestación del inconsciente. Los mapas mentales, particularmente, han sido la primera y gran aportación metodológica, ya que representan la proyección psicológica de la comprensión del espacio. Buscan identificar los elementos que forman las diferentes visiones subjetivas urbanas, cómo se organizan estos elementos y cómo extraer conclusiones. Un

---

<sup>11</sup> El Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE) es una asociación internacional de profesionales de transporte fundada en 1930 que desde el año 1950 realiza la publicación del Manual de generación de viajes. Actualmente ya va por su 10° edición. Link página: <https://www.ite.org/technical-resources/topics/trip-and-parking-generation/trip-generation-10th-edition-formats/>

ejemplo es la clasificación de elementos que Lynch presenta en el capítulo 3 del libro “La imagen de la ciudad y sus elementos”: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos, marcando una influencia decisiva (Imagen 15).

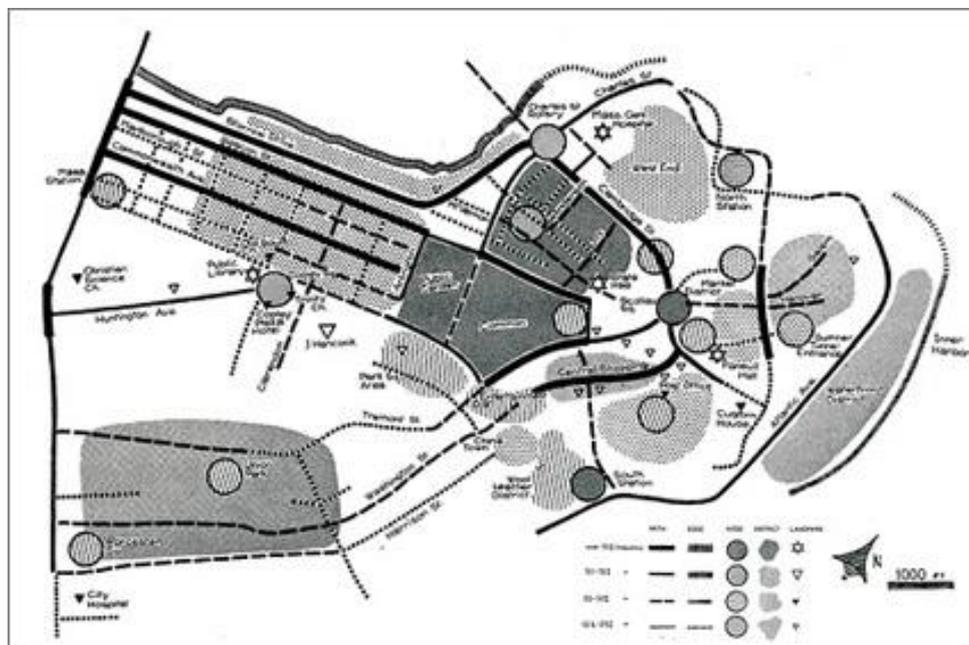


Imagen 15 La Forma Visual de Boston sobre el terreno. Fuente: La imagen de la ciudad (Lynch, 1984)

Uno de los primeros dispositivos que ha contribuido a los estudios sobre movilidad, fue el “mapeo espacio-temporal”, desarrollado por la rama de la geografía del tiempo (Imagen 16). Esta perspectiva sugiere que el estudio de poblaciones agregadas enmascara la verdadera naturaleza de los patrones humanos de movimiento, y destaca la importancia de entender los comportamientos espaciales desagregados (Hagerstrand, 1970), argumentando que el tiempo, objetivamente el mismo para todos, no se experimenta, valora, usa o se encuentra disponible de la misma manera para todos, por cuanto éste se encuentra también espacializado (Jarvis y otros, 2001). El mapeo busca poner en evidencia cómo una persona navega simultáneamente su camino a través del ambiente espacio-temporal y como sus trayectos son a menudo gobernados por limitaciones y no por decisiones independientes (Jirón Martínez, 2012).

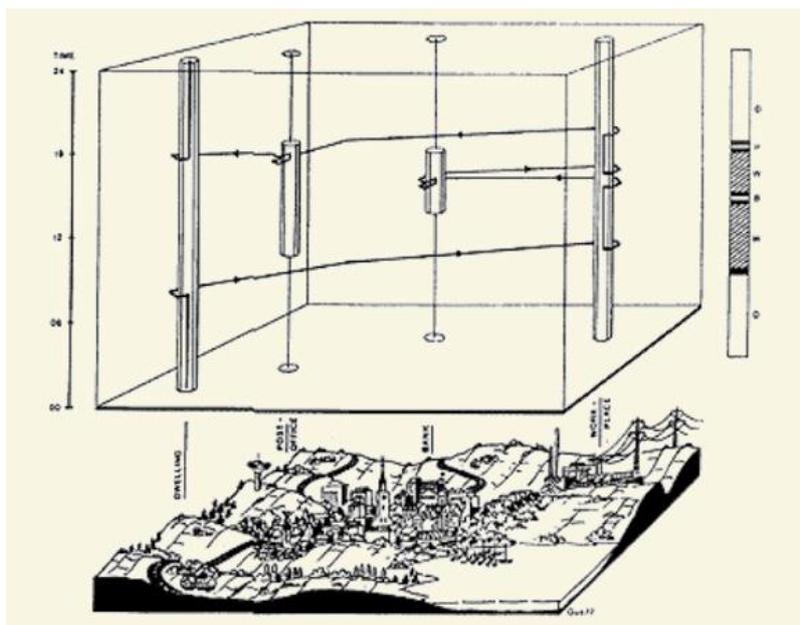


Imagen 16. Ejemplo de mapa espacio-temporal, Parkes & Thrift, 1978. Fuente: “Transformándome en la “sombra”” (Jirón, 2012)

La crítica feminista de la geografía del tiempo, entre otras, destaca ciertas desventajas en la aplicación del mapeo espacio-temporal. Rose señala como falencia que “la geografía del tiempo insiste en un espacio singular; el espacio a través del cual se trazan los caminos de las personas pretende ser universal” (1993). Relaciones de poder, significados, incorporaciones y consecuencias de la experiencia in situ, quedan invisibilizadas por su carácter esencialmente espacialista. Como herramienta, podría ser mejorada si se combina con otro tipo de aproximaciones cualitativas.

Jirón rescata la experiencia de la geografía del tiempo y relata como en los últimos años ha resurgido la aplicación del mapeo espacio-temporal, en parte porque provee a las investigaciones de un “sentido de concreitud ampliamente buscado” (Jirón Martínez, 2012). Actualmente, se aplica en estudios de planificación del transporte a través del mapeo de encuestas de origen y destino (Newsome y otros, 1998), o en mapeo espacial utilizando sistemas de información geográfica o interacción virtual (Miller, 2005). Además, en cuanto forma de reflejar la manera en que las actividades humanas afectan el ambiente natural (Peuquet, 1994), el mapeo espacio-temporal ha sido incorporado como un dispositivo de notación. Ha sido utilizado además en estudios de género (Kwan, 2002) y análisis de migraciones (Southall y White, 2005), como una estrategia de aproximación cuantitativa al comportamiento humano.

Un ejemplo más revisado, destacado por Jirón, es el trabajo de Alan Latham, quien utiliza el mapeo espacio-temporal de una manera participativa, a través de un método de diarios de fotos y entrevistas, solicitando a las personas escribir diarios y fotografiar sus experiencias cotidianas, así como los lugares y eventos interesantes y significativos de la semana. Estos son luego registrados en una versión de mapas espacio-temporales para explicar los viajes, junto con material fotográfico (Latham, 2003 y 2004). A través de esta aproximación participativa, Latham minimiza la contribución del investigador respecto de qué y cómo se registra (Bijoux y Myers, 2006), entregando una nutrida información recolectada por los propios participantes, que están en control de lo que es recogido. Las dificultades con este tipo de investigación se relacionan con la confiabilidad de la dedicación de los participantes.

Desde un abordaje feminista sobre la planificación urbana, la investigación de Bente Knoll (2008), se enfoca en el acceso de las mujeres en poblaciones rurales al trabajo y servicios urbanos. Para poder cumplimentar dicho propósito, desarrolla un relevamiento combinado de encuestas y entrevistas a la población y, a partir de estos registros, construye una serie de cartografías (Imagen 17) que buscan dar cuenta de los patrones de movilidad y recorridos que realizan estas mujeres para desarrollar sus actividades cotidianas. En la misma línea de trabajo, y retomando el estudio de “Nocturnas” (Vilches et al., 2017) desarrollado por las mujeres pertenecientes al colectivo Col·lectiu Punt 6, se destaca la aplicación de metodologías participativas para la construcción de información de movilidad. Las investigadoras desarrollan en su trabajo de campo diferentes estrategias de relevamiento para reconocer el impacto del trabajo nocturno en la vida cotidiana de las trabajadoras. Algunas de las técnicas son de carácter individual, como las entrevistas individuales y el registro de la “red de vida cotidiana diurna y nocturna” particular de cada participante; y otras grupales, como el recorrido exploratorio del área, los mapas de movilidad cotidiana y mapas corporales, la elaboración de un video participativo y el desarrollo de talleres participativos de análisis y elaboración de propuestas. La cartografía integrada de los recorridos de las mujeres a lo largo de su movilidad nocturna (Imagen 18), resulta un elemento contundente para evidenciar las implicancias de dichas prácticas a nivel urbano e individual.

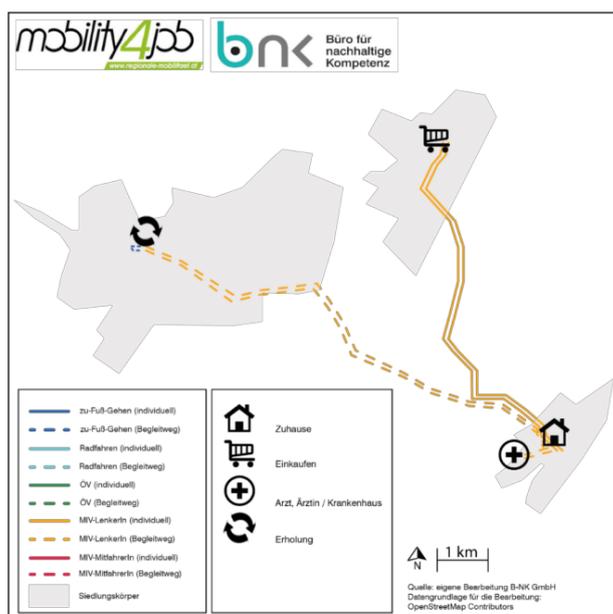


Imagen 17. Rutas del entrevistado. Fuente: *Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit* (Unbehaun et al., 2014)

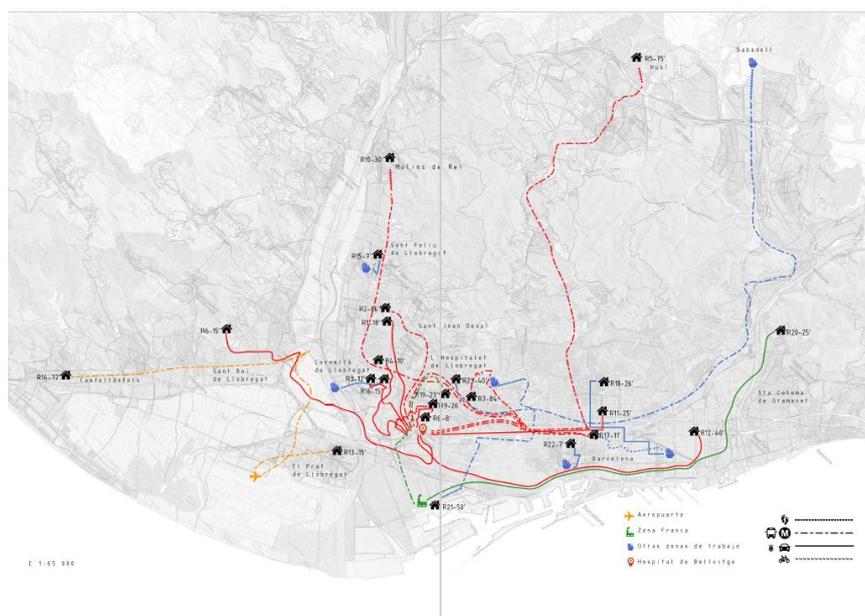


Imagen 18. Mapeo colectivo de recorridos de movilidad. Fuente: *Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona* (Vilches et al., 2017)

Desde un abordaje antropológico, la investigación desarrollada por Ramiro Segura en su tesis doctoral sobre la experiencia urbana de los residentes de uno de los sectores de la periferia platense (2015), rescata las cartografías desarrolladas por los propios entrevistados con el propósito de reconocer e identificar su percepción sobre el lugar donde viven y su vinculación con el casco urbano de la ciudad. Dentro de dichas cartografías varios de los entrevistados desarrollan itinerarios de sus viajes cotidianos e identifican los elementos relevantes (para ellos) en su viaje.

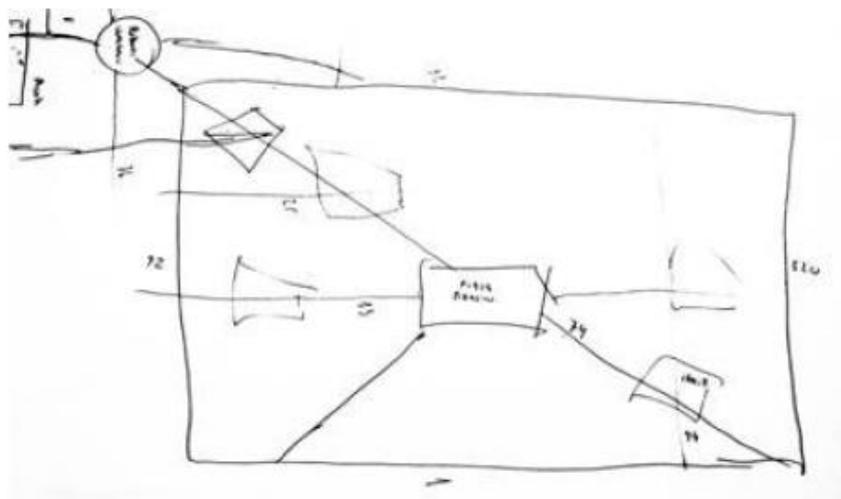


Imagen 19. Cartografía de entrevistado residente de la periferia platense. Fuente: Artículo "Cartografías Discrepantes. La ciudad de La Plata vista y vivida desde la periferia"(Segura, 2012a)

Continuando con el abordaje antropológico, la investigación desarrollada por Paola Jirón en su tesis doctoral se destaca por el uso de una técnica de "sombreo" etnográfico multilocalizado (Jirón Martínez, 2008), donde produce una serie de registros escritos y fotográficos que le permiten reconstruir las trayectorias de las prácticas cotidianas de movilidad de las personas (Imagen 20). La representación de los recorridos a partir de recursos gráficos, implica un aporte fundamental a la comprensión de las dinámicas y estrategias de los hogares en torno a su trabajo y sus actividades diarias.

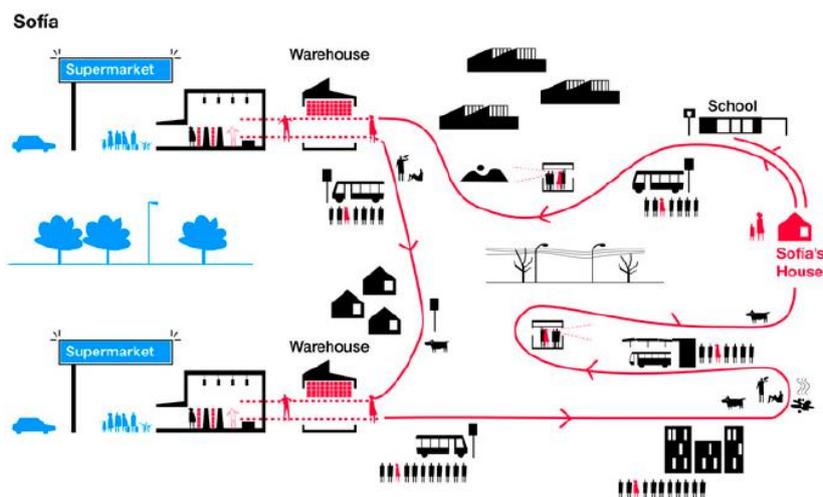


Figure 2. Sofia's journey.

Imagen 20. Gráfico de itinerario de movilidad. Fuente: Artículo "Embodying flexibility: experiencing labour flexibility through urban daily mobility in Santiago De Chile" (2015)

## **Escalas de abordaje y unidades de análisis**

La investigación propone indagar sobre las prácticas de movilidad por trabajo de los empleados que trabajan en el sector público, más precisamente el sector administrativo en la ciudad de La Plata, capital de la provincia más extensa y más poblada de la Argentina, seleccionada para el abordaje macro de la investigación. Esta ciudad fue originalmente fundada para ser la capital administrativa de Buenos Aires, por lo cual su matriz productiva está conformada tradicionalmente por un gran porcentaje de empleados públicos (EPH, 2014). Por otro lado, se seleccionó como unidad de análisis para el abordaje micro, un atractor de viajes de empleo público clave entre los edificios administrativos de la ciudad: las torres del Centro Administrativo Gubernamental (CAG).

El CAG ofrece una muestra de empleados públicos significativa a nivel del partido. La elección del perfil laboral (público administrativo) se apoya en la búsqueda de contrastes, indagando particularmente, sobre la movilidad en trabajos que tradicionalmente han sido estables en términos de jornadas y trayectorias laborales, a efectos de registrar sus características en la actualidad y las componentes que han variado y que hayan podido darles un carácter más complejo a las prácticas de movilidad por trabajo de sus empleados.

Las torres del CAG se encuentran localizadas frente a en la Plaza Moreno (Cartografía 1), entre las calles 11 y 12 y las avenidas 51 y 53, en el centro geográfico de la ciudad de La Plata. Lo componen la Torre I “Dr. Alejandro Korn” y la Torre II “Ing. Luis Monteverde”, construcciones gemelas y simétricas que flanquean el Palacio Municipal. Diariamente asisten a dichos edificios trabajadores de diferentes áreas y escalas de gobierno. La mayoría de los empleados realizan tareas de carácter administrativo, pero también existen puestos de trabajo vinculados a las tareas de mantenimiento técnico, limpieza y servicios en general y también los puestos de funcionarios y secretarios de alto rango estatal. Esto permite observar una variedad de tipos de empleo, horarios de salida y entrada diferenciados y diferentes niveles socioeconómicos, que coexisten dentro del mismo atractor de viaje.



Cartografía 1. Edificios gubernamentales y centros de trabajo público-administrativo en el partido de La Plata. Fuentes: elaboración propia a partir de relevamiento con Google Maps y Google Street View año 2018.

A su vez, el atractor cuenta con varias oficinas de atención al público, lo cual incide en la cantidad de personas que ingresan y egresan al edificio y el tránsito que se produce a sus alrededores. A pesar de contar con una serie de oficinas de atención al público en cada una de las delegaciones de la periferia de la ciudad (Cartografía 1), el CAG sigue siendo el lugar obligado donde realizar determinados trámites, por lo cual la descentralización no implicó necesariamente una desconcentración del público que asiste a las torres diariamente.



Imagen 21. Imágenes de la localización de las torres del centro administrativo gubernamental en el partido de la plata. Fuentes: elaboración propia en base a imágenes de Google Earth 2016 y fotografía del documento "Centro Administrativo Gubernamental De La Plata, 1970/87" Urgell Penedo Urgell

A partir del doble abordaje de escalas (macro-micro) y el análisis complementario cuantitativo-cualitativo (Imagen 22), el trabajo propone una integración metodológica que permite abordar los factores de complejidad en las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo.

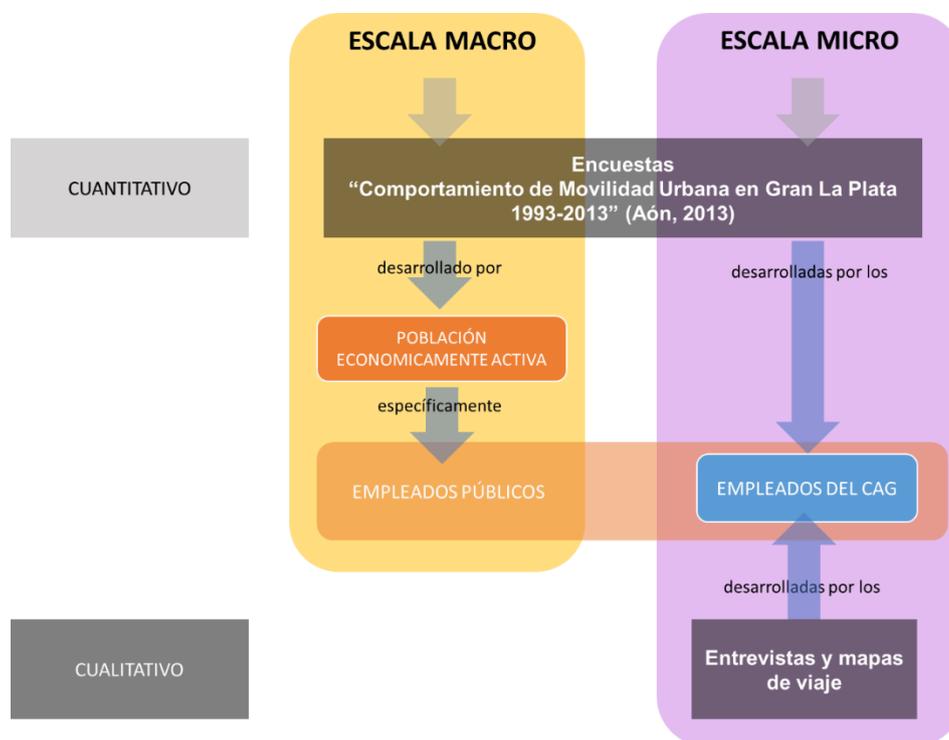


Imagen 22. Integración escalas de abordaje y enfoques metodológicos. Fuente: Elaboración propia, 2018.

### 3.2. LA ESCALA DE ABORDAJE MACRO

El abordaje macro permite presentar las principales características de la movilidad de la población del Partido de La Plata, específicamente aquella económicamente activa y particularmente, el caso de los empleados del sector público. El apartado se estructura en tres secciones, en primer lugar (i) la presentación de las fuentes de análisis aplicadas en la investigación, luego, a partir de la operacionalización de las variables de análisis, se desarrolla (ii) la descripción del proceso de análisis de las encuestas a nivel del partido y (iii) su profundización a nivel de los empleados públicos.

En la hipótesis general propuesta por la investigación<sup>12</sup>, se pueden encontrar dos grupos de variables a desarrollar. Por un lado, las **causas indirectas** que han incidido sobre la complejización de la movilidad cotidiana por trabajo: (i) la flexibilización y diversificación de las actividades productivas y (ii) la modificación de los roles de género tradicionales en el

<sup>12</sup> Véase Hipótesis de trabajo

hogar. Y, por otro lado, los **factores** que evidencian dicha complejidad, es decir, el carácter no-regular y relacional de la movilidad cotidiana realizada por los miembros de los hogares.

Al trabajar sobre conceptos y variables, Scribano (2015:71) aclara que es deber del investigador producir una “*ruptura*” con el saber cotidiano, para poder así objetivar las interpretaciones de la ciencia, evitando que éstas sean “*mundo social generalizado*”. Los conceptos, que guardan una relación estrecha con los fenómenos –pero no son los fenómenos– son definidos —como “*construcciones que relacionan un término con un objeto o fenómeno determinado*” El autor afirma que la asignación de una relación entre término, fenómeno y significado guardará una vinculación próxima con la selección de los instrumentos y los modos de observación. Por su parte, la variable emerge como un atributo del objeto o fenómeno que puede ser observado bajo ciertas condiciones. Y el modo en que se posibilita la observación empírica del contenido conceptual de una variable, a través de los indicadores, es denominado operacionalización (Ferrerías, 2016:81).

La operacionalización de las variables propuestas permite aproximarse al objeto de estudio desde el caso empírico y extraer los datos necesarios para su análisis. Para el análisis a escala macro se tuvieron en cuenta seis variables (Imagen 23). En primer lugar, los factores que evidencian la complejidad de la movilidad, el 1) carácter no-regular y 2) el carácter relacional. Y en segundo lugar se las variables que permiten incidir sobre las causas indirectas de la complejidad en las prácticas de movilidad por trabajo: 3) el género del encuestado, 4) su perfil laboral, 5) el perfil de su hogar y 6) su perfil de movilidad. El cruce de dichas variables permite el abordaje articulado de las mismas.

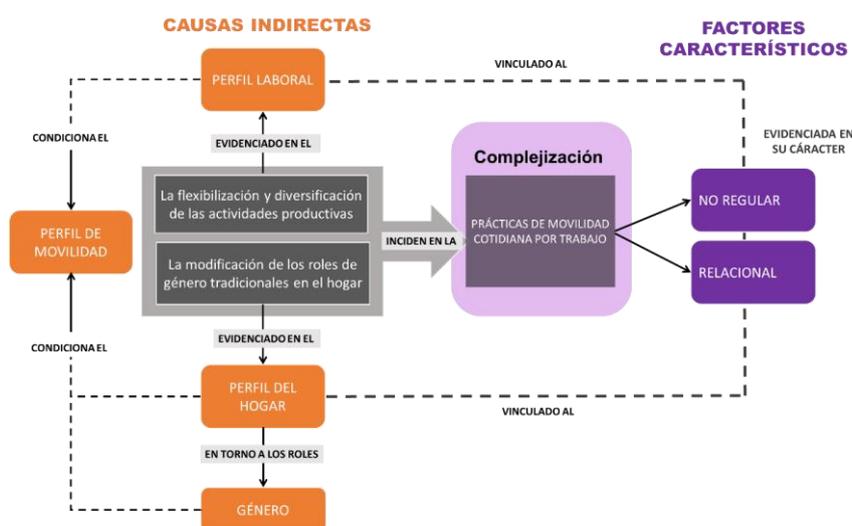


Imagen 23. Esquema de las principales variables de análisis. Fuentes: Elaboración propia, 2018.

## Encuestas de Movilidad Urbana

En esta sección se presentan las principales características de la fuente de análisis cuantitativa aplicada en la investigación: la “*Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013*” (Aón, 2013). Se considera que una técnica es cuantitativa cuando permite tomar decisiones a partir de la observación de magnitudes numéricas de un determinado objeto de estudio. La aplicación de técnicas cuantitativas se justifica ante la necesidad de dar cuenta de un fenómeno masivo como es la movilidad por trabajo. El trabajo propone poner nuevamente en relevancia el estudio de los viajes por motivo de trabajo, pues continúa siendo uno de los principales motivos de viaje, junto con el estudio. Al mismo tiempo, busca construir nuevas formas de estudiar dichos viajes a partir de herramientas tradicionales de los estudios de la movilidad, como son las encuestas. La incorporación de nuevas preguntas y el desarrollo de nuevas variables de análisis, permitirán abordar la complejidad en las prácticas de movilidad cotidianas.

A continuación, se describen las principales características del formulario presentado en la encuesta. Dicha encuesta se podía realizar de forma presencial o virtual (Anexo 1) y consistía en seis partes con diferentes preguntas referida a los viajes que realiza en encuestado todos los días:

- **Parte 1** Información Personal: sexo, nivel de instrucción, relación laboral, localidad de residencia, barrio de residencia, esquina de referencia de la residencia (para su posterior georreferenciación)
- **Parte 2** Información del Hogar: cantidad de integrantes, edades de los integrantes, roles económicos dentro del hogar de cada integrante.
- **Parte 3** Información de Vehículos en el hogar: tenencia de auto/s, tenencia de moto/s, tenencia de bicicleta/s, kilómetros semanales recorridos en cada modo de transporte, lugar del guardado del auto, disponibilidad de otros medios de transporte.
- **Parte 4** Información del Perfil de Movilidad del encuestado: elección del modo de transporte con que se identifica como usuario, líneas de colectivo que utiliza (si utiliza alguna, aunque sea esporádicamente), razones para realizar un viaje en auto de alquiler o remisse, razones para realizar viajes a pie, tiempo promedio de viaje, problemas detectados como usuario de

transporte colectivo automotor, problemas detectados como usuario de tren, problemas detectados como usuario de bicicleta.

- **Parte 5** Información sobre Actividades cotidianas: tiempo de viaje más largo que realiza en la semana, actividad que origina dicho viaje más largo, actividad principal que realiza en un día hábil (esquina de referencia de dicha actividad), actividad secundaria que realiza un día hábil (esquina de referencia de dicha actividad), actividad que genera la mayor cantidad de viajes por semana (modo de transporte utilizado en dicha actividad y esquina de referencia), cantidad de días a la semana en que los hijos en el hogar realizan actividades por fuera del hogar.

- **Parte 6** Información de los Viajes realizados en un día hábil: cantidad de veces que sale de su casa por día, franjas horarias en que realizó las actividades descriptas en el punto anterior, medios de transporte utilizados para realizar los viajes a dichas actividades, líneas de colectivo que utilizó, cuánto dinero gastó en cada medio de transporte que utilizó, tiempo insumido en cada viaje según la actividad que lo produjo, nivel de regularidad en las características de los viajes enunciadas anteriormente.

Para el procesamiento de la base de datos de las encuestas<sup>13</sup> se realizó, en primer lugar, una limpieza de los registros factibles de poder ser analizados. Como primer paso, descartaron aquellas encuestas que tenían registros vacíos, se eliminaron casillas sin datos que realizaba la encuesta por defecto. Se sintetizó el dato de fecha de inicio y fecha de finalización de la encuesta, por el año en que dicha encuesta se realizó, generando el campo *AÑO*. Se simplificaron las preguntas de la encuesta en nombres para los campos. Se procesó los datos "otro" en la variable *RELACION LABORAL*, incorporando nuevas categorías recurrentes: estudiante, desempleado, trabajo de cuidado. Se procesaron los datos de *RELACION LABORAL PLUS* para que solamente quedaran explicitadas categorías específicas, y a su vez recurrentes, como: comerciante, docente, niñera, ama de casa, etc. Se procesó la información de *LOCALIDAD Y BARRIO* de residencia para unificarlos en dos filas únicamente, equiparando los datos de otras localidades y por fuera del GBA. Se pasó a número todos los valores de cantidad de miembros en el hogar (*H\_M*).

---

<sup>13</sup> Véase Anexo Procesamiento de encuestas de movilidad

Se sintetizó la base de datos de edades de miembros del hogar (HI) para adecuarla a un perfil que diera cuenta del rol del encuestado en su hogar. Para ello se reemplazaron los siguientes valores:

Formulario Encuesta	Categoría construida
<3años=	Bebé
3 a 12 años	niño en edad escolar
13 a 18 años	adolescente
19 a 30 años	adulto joven
31 a 60 años	adulto
61 a 75 años	adulto mayor
>76 años=	adulto anciano

Tabla 1. Categorías adoptadas de la encuesta para la construcción de la variable HI= Rol del integrante en el hogar

Se construyó la variable *HI\_T* que pretende agrupar los diferentes tipos (composiciones) de hogares:

Categoría	Descripción
Unipersonal	Hogares compuestos por un solo integrante
Pareja Vincular	Hogares compuestos por dos integrantes adultos
Monoparental	Hogares compuestos por un adulto y el resto de los integrantes son menores de edad o jóvenes
Familia Tipo	Hogares compuestos por dos adultos y uno o dos menores de edad o jóvenes
Familia Tipo Grande	Hogares compuestos por dos adultos y tres o más menores de edad o jóvenes
Familiar Mixto	Hogares compuestos por varias generaciones de una misma familia o varias parejas y sus hijos
Adultos	Hogares de tres o más personas adultas
Jóvenes	Hogares de tres o más personas jóvenes

Tabla 2. Categorías adoptadas de la encuesta para la construcción de la variable *HI\_T*= Perfil de composición del hogar

Se descartaron sistemáticamente aquellos registros que no cumplían con los mínimos requisitos de información tales como: sexo, relación laboral, hogar, integrantes, localidad y barrio residencial por considerarse variables clave para el análisis.

Se procesaron los datos con respecto al Rol Económico (*RE*) de cada miembro del hogar, completando casilleros sin datos, ajustando la secuencia con el orden del *HI* (integrante encuestado) y limpiando aquellos casos que no aportaban más datos en adelante. Se construyó la variable *RE\_T* que pretende agrupar los diferentes tipos (niveles) de ingreso de los hogares y conformar el perfil económico del mismo:

Categoría	Descripción
Único	Hogares de 1 o más integrantes donde existe un único ingreso
Principal y Complementarios	Hogares de 2 o más integrantes donde existe 1 ingreso principal y 1 o varios complementarios
Equitativos	Hogares de 2 o más integrantes donde al menos 2 de ellos poseen ingresos equitativos

Tabla 3. Categorías adoptadas de la encuesta para la construcción de la variable RE\_T= Perfil económico del hogar

Se concatenaron diversas variables para que respondan a un valor único. Se simplificaron los nombres de las variables donde se desarrollaba una pregunta. Por último, se filtraron aquellas respuestas que completaron todo el formulario y/o incluyeron la respuesta de “¿cuán regulares eran sus viajes?”. De los 2696 registros originales de la encuesta solamente 1618 pudieron ser utilizados en este procesamiento y, al final de dicho procesamiento, 1398 fue la cantidad de encuestados que resultaron satisfactorios para ser analizados, por presentar el total de los datos completos.

### **Análisis a nivel del partido de La Plata**

El análisis sobre la muestra de encuestas de los residentes del partido de La Plata se desarrolla en tres partes: (i) los patrones modales de movilidad diferenciados según el área del partido; (ii) las características principales de la movilidad por trabajo a nivel del partido y (iii) los variables que reflejan la complejización en las prácticas de movilidad.

La primera parte consiste en el abordaje de los procesos de expansión urbana en el partido de La Plata, y como dichos procesos configuran patrones modales diferenciales según el crecimiento, perfil socioeconómico de la población, tipos de hogares y tasas de motorización en cada una de las áreas residenciales que componen el partido.

Una vez presentado este contexto, se analizan las principales características de la movilidad por trabajo de la población económicamente activa residente en el partido. Dichas características son: el nivel de instrucción de los trabajadores, su perfil laboral, el área en que residen, el modo de transporte que usan para viajar al trabajo, las líneas de transporte públicas más utilizadas por los trabajadores, las principales dificultades que enfrentan en el viaje y el tiempo de viaje que tienen.

La tercer y última parte desarrolla la primera aproximación al análisis sobre el carácter relacional y no-regular de los itinerarios de viaje por trabajo, analizando las estadísticas

básicas en torno a dos de sus indicadores: (i) la variación del recorrido de los itinerarios a lo largo de la semana (carácter no regular) y (ii) la cantidad de actividades implicadas en un mismo itinerario (carácter relacional). Se considera también la variación de cada una de ellas según el género y el perfil laboral del encuestado.

### **Análisis a nivel de los empleados públicos**

El análisis sobre la muestra de encuestas de los empleados que trabajan en el sector público está compuesto de dos partes: (i) un primer análisis de las principales características de su movilidad y (ii) la profundización sobre los variables que reflejan la complejización en las prácticas de movilidad.

La primera parte describe las principales características de la movilidad por trabajo de los empleados públicos a partir de: el patrón modal de viajes según el área residencial y el género del encuestado, el rol del encuestado como conductor o acompañante según el género y los tiempos de viaje al trabajo.

La segunda parte desarrolla el análisis sobre el carácter relacional y no-regular de los itinerarios de viaje por trabajo a partir de profundizar sobre los indicadores de las seis variables propuestas al inicio del apartado: 1) carácter no-regular, 2) el carácter relacional, 3) el género del encuestado, 4) su perfil laboral, 5) el perfil de su hogar y 6) su perfil de movilidad.

### **Carácter No Regular**

El carácter no-regular en las prácticas de movilidad se evidencia en la variación del recorrido de los itinerarios de viaje a lo largo de la semana. Es decir, el cambio en las trayectorias ya sea por la modificación de las actividades, de sus horarios o de los modos de transporte empleados para realizar dichos viajes. Esta variable toma como unidad de medida la semana laboral (lunes a viernes), estudios tradicionales solo reconocían la diferencia entre días hábiles (lunes, martes, miércoles, jueves y viernes) y no-hábiles (sábado, domingo), pero como ya se ha contemplado en esta investigación<sup>14</sup>, son varios los estudios que han reconocido la variación de las actividades dentro de la semana laboral (Huff & Hanson, 1986; Pas & Sundar, 1995). Se adoptaron dos categorías principales 1) No-regular y 2) Regular (Tabla 4). Se considera que una persona tiene una movilidad cotidiana no-regular cuando sus

---

<sup>14</sup> Véase 2.1. Abordajes sobre la movilidad cotidiana por trabajo

itinerarios de viaje varían al menos una vez por semana, ya sea por adhesión o sustracción de alguna actividad, cambio de horarios o modificación en sus formas de viajar.

Variables	Indicadores	Categorías	Subcategorías
CARÁCTER NO-REGULAR	Variación del recorrido a lo largo de la semana	No Regular	1= NUNCA hago los mismos viajes 2= POCAS AVECES hago los mismos viajes. 3= HABITUALMENTE hago los mismos viajes
		Regular	4= SIEMPRE hago los mismos viajes

Tabla 4. Operacionalización de las variables CARÁCTER NO REGULAR. Fuentes: Elaboración propia en base a "Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013), 2018

## 1. Carácter Relacional

El carácter relacional en las prácticas de movilidad se evidencia en el motivo multipropósito de los itinerarios de viaje a partir de tres indicadores:

- a. Actividades realizadas en un mismo itinerario
- b. Modos de transporte utilizados en un mismo itinerario
- c. Integrantes del hogar participantes de un mismo itinerario

Esta variable toma como unidad de medida la cantidad de actividades, modos de transporte e integrantes involucrados en un mismo itinerario de viaje a lo largo de una jornada (Tabla 5). En relación a las actividades se considera que pueden conformar un itinerario pendular, en el caso de realizar una única actividad, o poligonal, donde realizan dos, tres o más actividades a lo largo de la jornada, conformando un itinerario relacional. En cuanto a los modos de transporte se considera que son unimodales (un único modo de transporte) o multimodales<sup>15</sup> (varios modos), esto no implica necesariamente que un único modo no pueda generar un itinerario relacional (ejemplo, auto, caminata, bicicleta), pero la presencia de múltiples modos o trasbordos entre un mismo modo (colectivo, por ejemplo), implican una mayor complejidad en la organización y los tiempos del viaje. Por último, la presencia de dos o más miembros del hogar en cualquier momento del itinerario es indicador de un carácter relacional; esto no deja de lado la posibilidad de que el itinerario desplegado por uno solo de los miembros del

<sup>15</sup> Se considera multimodal todo viaje que combina dos modos de transporte diferentes o realiza un transbordo entre dos unidades de un mismo modo. La caminata se considera como parte de una trayectoria multimodal cuando excede los 600 m de distancia.

hogar, no resuelva o esté vinculado con necesidades del resto de los miembros (ir de compras, realizar trámites, entre otros) o lo ponga en relación con otros (visitas a personas).

Variables	Indicadores	Categorías	Subcategorías
CARÁCTER RELACIONAL	Actividades	Pendular	Una actividad
		Poligonal	2 actividades 3 o más actividades
	Modos de transporte	Unimodal	Un modo de transporte
		Multimodal	2 o más modos de transporte
	Integrantes del hogar	Individual	Un miembro
		Grupal	2 miembros
			3 o más miembros

Tabla 5. Operacionalización de las variables CARÁCTER RELACIONAL. Fuentes: Elaboración propia, 2018

## 2. Género

El género constituye una de las variables claves para comprender las prácticas de movilidad actuales, las diferencias en el despliegue de los itinerarios que se vincula con los roles y responsabilidades asignadas tradicionalmente a hombres y mujeres. Dicha variable, relevada por la encuesta de movilidad, se analiza a partir de dos categorías principales: (i) Hombre y (ii) Mujer (Tabla 6). El cruce con las otras variables aporta una mayor riqueza al abordaje del estudio macro.

Variables	Indicadores	Categorías
GÉNERO	Sexo del encuestado	Hombre Mujer

Tabla 6. Operacionalización de la variable GÉNERO. Fuente: Elaboración propia, 2018

## 3. Perfil Laboral

La incidencia de la flexibilización y diversificación de las actividades productivas se evidencia en el perfil laboral de las personas. Dicho perfil permite ahondar en las características del trabajo del encuestado, para esta investigación se consideraron los siguientes dos indicadores:

- a. Rol económico del encuestado en su hogar
- b. Tipo de trabajo

Los cambios en las condiciones de trabajo, la flexibilidad horaria, la diversificación de los trabajos y el trabajo freelance producen una mayor complejidad en las prácticas de movilidad

cotidiana al modificar la rutina laboral. Para ahondar sobre dichas problemáticas el trabajo considera (Tabla 7), en primer lugar, el rol económico del encuestado en el hogar, cuyas categorías se corresponden a las relevadas por la encuesta de movilidad: Único; Principal; Equitativo; Complementario; Ninguno. En segundo lugar, se analiza el tipo de trabajo que posee la persona, por sobre todo qué tipo de relación laboral tiene: Empleado (sector público o sector privado); Profesional independiente; Oficio independiente; Beca o pasantía; Varios.

Variables	Indicadores	Categorías
PERFIL LABORAL	Rol Económico	Único
		Principal
		Equitativo
		Complementario
		Ninguno
	Tipo de trabajo	Empleado del sector público
		Empleado del sector privado
		Profesional independiente
		Oficio independiente
		Beca o pasantía
	Varios	

Tabla 7. Operacionalización de la variable PERFIL LABORAL. Fuente: Elaboración propia, 2018

#### 4. Perfil de hogar

El ingreso de la mujer al mercado laboral y el cambio en los tradicionales roles de género que eso implicó puede evidenciarse a partir del análisis sobre el perfil de los hogares y sus roles. Dicho perfil permite ahondar en las diferentes características que inciden en sus prácticas de movilidad cotidianas, para el desarrollo de esta investigación se consideraron los siguientes dos indicadores:

- a. Rol del encuestado en su composición familiar
- b. Tipo de hogar

Los cambios en las relaciones dentro del hogar, la distribución de las tareas de cuidado y la necesidad de coordinar las mismas generan una mayor complejidad en las prácticas de movilidad cotidiana desarrolladas por los miembros de los hogares. Para ahondar sobre dichas problemáticas el trabajo analiza (Tabla 7) el rol del encuestado en la composición de su hogar. Dicho rol es abordado a partir de cinco categorías, que se corresponden a las variables de edad construidas a partir de las respuestas de la encuesta: Adulto joven; Adulto; Adulto mayor; Adulto anciano; Otro.

La definición de un “tipo” de hogar permite ahondar en diferentes aspectos que inciden en la complejidad de las prácticas de movilidad cotidianas, tales como los patrones modales de movilidad. Para poder abordarlos se definieron tres categorías para analizar los hogares: (i) cantidad de integrantes (uno, dos, tres, etc.), (ii) composición del hogar (Unipersonal; Pareja-vincular; Monoparental; Familia Tipo; Familiar Mixto; Otros) y (iii) perfil económico del hogar (Ingreso único; Ingreso Principal y Complementarios; Ingresos equitativos).

Variables	Indicadores	Categorías	Subcategorías	
PERFIL DEL HOGAR	Rol del encuestado en el hogar	Familiar	Adulto joven	
			Adulto	
			Adulto mayor	
			Adulto anciano	
			Otro	
	Tipo de hogar	Cantidad integrantes	Composición	número
				Unipersonal
		Tipo de hogar	Composición	Pareja o vincular
				Monoparental
				Familia Tipo
				Familia Tipo Grande
				Familiar Mixto
				Adultos
				Jóvenes
				Perfil económico
Ingreso Principal y Complementarios				
Ingresos equitativos				

Tabla 8. Operacionalización de la variable PERFIL DEL HOGAR. Fuente: Elaboración propia, 2018

## 5. Perfil de movilidad

Las variables de género, perfil laboral y perfil del hogar condicionan y definen el perfil de movilidad de los encuestados, para el desarrollo de esta investigación se consideraron los siguientes indicadores:

- a. Localización residencial
- b. Rol del encuestado
- c. Patrón modal de viaje
- d. Disponibilidad de vehículos

Para poder analizar las prácticas de movilidad de los hogares es necesario comprender su patrón modal de movilidad (Aón, Giglio, & Cola, 2017). Para profundizar sobre dicho patrón se analiza (Tabla 9), en primer lugar, la localización residencial de las personas a partir de dos grandes áreas: Centro y Periferia y luego las distingue en sus diferentes zonas (Casco, Norte, Sur, Este, Oeste). Esto permite relacionar el área de localización de los hogares con los patrones modales predominantes.

Por otro lado, se analiza el rol del encuestado en su movilidad, es decir si se desenvuelve como conductor o pasajero en su viaje. Para ello, se aplican dos categorías principales y subcategorías correspondientes a los perfiles de usuario de movilidad. La primera categoría, rol activo, incluye aquellos encuestados que declaran viajar en: Auto como conductor; Moto; Bicicleta y Caminata. La segunda categoría, rol pasivo, comprende aquellos encuestados que viajan en: Auto como acompañante; Colectivo; Tren; Auto de alquiler.

Uno de los indicadores más relevantes del perfil de movilidad lo constituye el patrón modal de viaje, determinado por tres categorías que engloban diferentes modos de transporte: (i) Motorizado Masivo (Colectivo; Tren); (ii) Motorizado No Masivo: Auto; Auto de alquiler; Moto y (iii) No Motorizado (Bicicleta; Caminata). Otro indicador relevante en el abordaje del perfil de movilidad es la tasa de motorización de los hogares, es decir, la relación entre la cantidad de autos en el hogar y la cantidad de miembros que lo componen. Para abordar este indicador se define la cantidad de autos en el hogar a partir de tres sub-categorías: (i) ningún auto, (ii) un auto y (iii) dos o más autos.

Variables	Indicadores	Categorías	Subcategorías
PERFIL DE MOVILIDAD	Localización residencial	Centro	Casco
		Periferia	Norte
			Sur
			Este
			Oeste
	Rol del encuestado	Activo	Auto como conductor
			Moto
			Bicicleta
		Pasivo	Caminata
			Auto como acompañante
		Colectivo	
		Tren	
		Auto de alquiler	

Patrón modal de viaje	Motorizado Masivo	Colectivo Tren
	Motorizado No Masivo	Auto Auto de alquiler Moto
	No Motorizado	Bicicleta Caminata
Tasa de motorización del hogar	Disponibilidad de auto	Ninguno Uno Dos o más

Tabla 9. Operacionalización de la variable PERFIL DE MOVILIDAD. Fuente: Elaboración propia, 2018

Para poder establecer la incidencia de las diferentes variables sobre la complejización en las prácticas de movilidad se realiza un cruce de sus indicadores, tomando como variables base el carácter no regular y relacional y cruzándolos con el género, el perfil laboral, el perfil del hogar y el perfil de movilidad de los encuestados (Tabla 10).

Variables	CARÁCTER NO-REGULAR		CARÁCTER RELACIONAL
	Indicadores	Variación del recorrido	Cantidad Actividades
GÉNERO	Sexo		
PERFIL LABORAL	Rol Económico		
	Tipo de trabajo		
PERFIL DEL HOGAR	Rol del encuestado en el hogar		
	Tipo de hogar		
PERFIL DE MOVILIDAD	Localización residencial		
	Rol del encuestado		
	Patrón modal de viaje		
	Disponibilidad de auto		

Tabla 10. Cruce de variables e indicadores de análisis de las encuestas de movilidad. Fuente: Elaboración propia, 2018.

### **3.3. LA ESCALA DE ABORDAJE MICRO**

La escala de análisis micro permite construir una mirada complementaria para explorar la complejidad en la movilidad cotidiana por trabajo. Partiendo del abordaje cuantitativo de las encuestas a los empleados del CAG y articulando dicho análisis al relato de las entrevistas y mapas de viaje realizadas por los empleados, que proporcionan un nuevo carácter explicativo a la complejidad y sus variables. El apartado se estructura en dos secciones, en primer lugar (i) la presentación de las fuentes primarias de análisis aplicadas en la investigación. Luego, a partir de su codificación y el análisis previo de las encuestas de movilidad, se desarrolla (ii) la descripción del proceso de análisis de los empleados del Centro Administrativo Gubernamental.

#### **Entrevistas y mapas de viaje**

A continuación, se presentan las técnicas de recolección cualitativas aplicadas en la investigación. Se considera que una técnica es cualitativa cuando intenta comprender la realidad en su contexto natural y cotidiano, indagando los fenómenos según el significado que le asignen las personas que participan en él. La aplicación de técnicas cualitativas se justifica ante la necesidad de profundizar en aspectos sobre la vida cotidiana de los sujetos y sus hogares, como la distribución en las tareas del hogar y su percepción sobre su situación laboral, que no pueden ser rescatadas a partir de las encuestas previamente desarrolladas. A su vez, la aplicación de mapas de viaje permite establecer la vinculación con otros miembros de su propio hogar, contribuyendo a evidenciar la complejidad en sus itinerarios de viaje. Todas estas herramientas ofrecen a su vez explicaciones a los datos relevados por las encuestas, ahondando en las lógicas detrás de las decisiones de los sujetos sobre sus prácticas de movilidad.

A continuación, se describen las características en el desarrollo de las entrevistas semiestructuradas realizadas a empleados del CAG. Se realizaron un total de doce entrevistas de las cuales, dos corresponden a hombres y diez a mujeres; cuatro de ellos residen dentro del casco fundacional y los ocho restantes en diferentes sectores de la periferia, esta selección en particular intento abarcar diferentes áreas del casco y de la periferia, que conformaran múltiples perspectivas sobre la ciudad. También se buscó un rango de edades amplio entre los entrevistados, que permitiera discernir entre jóvenes, adultos y personas mayores, con diferentes trayectorias de trabajo en las torres. Así también sucedió para el caso de entrevistados con o sin hijos, con hijos pequeños o hijos mayores, con o sin

pareja conformada. El propósito ulterior fue poder captar la mayor diversidad de núcleos familiares e itinerarios diversos entre los empleados.

La entrevista se organizó a partir de seis ejes principales<sup>16</sup>:

- 1) Hogar y trabajo
- 2) Viaje cotidiano al trabajo
- 3) Condiciones territoriales de accesibilidad a la movilidad y a la ciudad
- 4) Percepciones y recursos de movilidad
- 5) Calidad del viaje y problemáticas

Las entrevistas fueron de carácter presencial y tuvieron una extensión en promedio entre 20 y 30 minutos en los cuáles también se les pidió a los entrevistados que realizarán un esquema de su itinerario de viaje para ayudarlos a relatar el recorrido que realizaban para ir y volver de su trabajo. Las entrevistas, por lo general, se realizaron en las mismas torres del CAG en los lugares de trabajo de cada entrevistado. La entrevista se iniciaba con una serie de preguntas con respecto a su trayectoria laboral dentro de las torres, cuantos años hacía que trabajaban, donde habían trabajado antes. Luego se solicitaba al entrevistado que relatará el viaje diario desde su casa al trabajo, que características tenía, en qué modo de transporte lo realizaba, porque elegía dicho modo de transporte, si variaba alguna vez y por qué motivos, cuáles eran los tiempos y costos del viaje. Por lo general, en este momento se le solicitaba al entrevistado que dibujara el esquema de dicho viaje en un papel, señalando los diferentes lugares y actividades que realizaba durante el día, quien lo acompañaba en el viaje, en que modos viajaba y otros detalles que ellos mismos señalaran.

Luego se le preguntaba por el viaje de vuelta del trabajo al hogar, y como se diferenciaba con respecto al de ida (si es que se detectaba alguna diferencia) y si su viaje variaba de un día a otro y por qué. También se le preguntaba por otras actividades que pudiera realizar durante estos viajes. Después se le preguntaba específicamente por las problemáticas que ellos detectaban en su viaje al trabajo, y cuál era su percepción sobre la calidad del viaje. Llegando al final de la entrevista se les preguntaba por la accesibilidad que tenían en su lugar de residencia y las razones que los habían llevado a vivir allí, lo cual llevó en la mayoría de los

---

<sup>16</sup> Véase ANEXO 3. Guía de entrevistas a los empleados del Centro Administrativo Gubernamental

casos a relatar las trayectorias residenciales del entrevistado y sus efectos sobre la movilidad a su trabajo, así como también el cambio de trabajos en un mismo domicilio.

Por otro lado, se les preguntaba si ellos sentían algún tipo de restricción al momento de movilizarse, se intentó ante todo no definir con exactitud conceptos como “restricción” y “problema” para dejar que el entrevistado los interpretara desde su punto de vista personal. Por último, se los invitaba a reflexionar sobre posibles alternativas o soluciones que podrían ayudarlos en su movilidad del día a día.

### **Análisis del Centro Administrativo Gubernamental (CAG)**

El análisis de las prácticas de movilidad de los empleados del CAG profundiza sobre el carácter no regular y relacional de dichas prácticas a partir del análisis de las encuestas y de las entrevistas y mapas de viaje. Para el análisis de las entrevistas y mapas de viaje se aplica la técnica de la codificación. Dicha técnica es característica de las investigaciones con enfoque cualitativo y, por tanto, el diseño de su análisis responde a un carácter flexible o cíclico. Como señala Di Virgilio (2008) pueden reconocerse tres momentos (Imagen 24) en el proceso de análisis de datos:

1. Primer momento: análisis preliminar
2. Segundo momento: análisis intermedio
3. Tercer momento: el análisis final

Dichos momentos tienen un carácter analítico y no cronológico pues, en el marco de la investigación cualitativa, tras la culminación de una sesión de recolección de datos sobreviene un proceso de análisis, y como resultado de éste se plantea una nueva recolección; y así sucesivamente hasta alcanzar la “saturación de categorías”. El nivel preliminar es un análisis que se desarrolla durante la recolección de datos. El análisis intermedio, en cambio, se hace con todo el material ya acopiado (aunque puede darse la necesidad de volver al campo para clarificar algún aspecto). En la tercera etapa (análisis final), se pretende establecer la cadena lógica de evidencias que establecen una secuencia de factores, para ir dando de a poco una explicación al suceso que se intenta comprender.

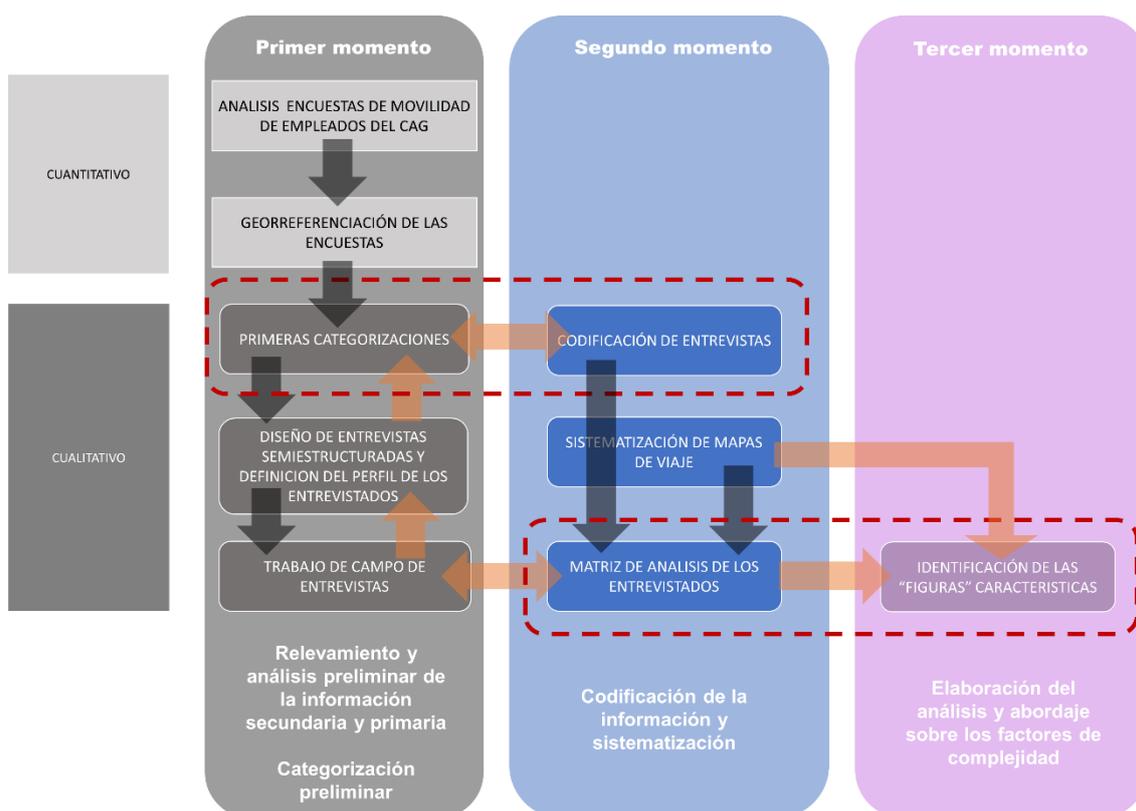


Imagen 24 Abordaje de la escala micro según los tres momentos de análisis. Fuente: elaboración propia, 2018.

En el caso de esta investigación en particular, el **primer momento** de exploración de los datos se desarrolla a partir de una herramienta cuantitativa, las encuestas de movilidad. El análisis del carácter no-regular y relacional en las encuestas, permite aproximarse a diferentes perfiles según el trabajo, el tipo de hogar, el perfil de movilidad y el género de los encuestados. Dichos perfiles orientan las primeras preguntas o ejes de análisis para el diseño de las entrevistas semiestructuradas. A su vez, la georreferenciación de los encuestados pone en evidencia la importancia de la localización residencial en el abordaje de la problemática, como consecuencia, se orienta la selección de los empleados a entrevistar a partir de sus áreas residenciales (Casco, Norte, Sur, Este, Oeste) buscando poder representar las diferentes situaciones. Es primera etapa de análisis continúa con el diseño y la ejecución de las entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG. A medida que las entrevistas se realizaban, aparecían categorías de análisis recurrentes que permitieron un reajuste en los ejes de análisis y el énfasis, reformulación o incorporación de nuevas preguntas a la guía de entrevistas.

En el **segundo momento** de análisis se desarrolla el trabajo de codificación de las entrevistas, que incluye la transcripción de las entrevistas, la identificación de las categorías previas o "intuitivas" y de las categorías emergentes y, a partir de ello, la construcción de la

matriz de codificación de las entrevistas. La investigación guía dicho proceso a partir de la definición expresada por Di Virgilio:

*“La codificación no es más que la operación concreta, el proceso manipulativo, por el cual se asigna a cada segmento del texto analizado un indicativo o código, propio de la categoría en la que se lo considera incluido. Estas marcas suelen ser palabras o abreviaturas con las que se van etiquetando las categorías. El establecimiento de categorías puede resultar de un procedimiento inductivo, es decir, a medida que se examinan los datos o deductivo, habiendo establecido en la etapa anterior la categoría y utilizándola en esta nueva “vuelta de tuerca”” (Di Virgilio, 2008)*

Una categoría es un concepto que tiene sentido en referencia a lo que el informante ha dicho. Es interpretado a la luz de la situación que se está estudiando, de otras teorías y de la propia teoría emergente (Di Virgilio, 2008). Las categorías pueden ser de dos tipos: las que se encuentran directamente en el material manifestado por los actores, y las que se construyen a partir del material. Al construir categorías a partir de los datos, es necesario comparar enunciados, comportamientos, acciones y/o prácticas vinculados a esas categorías para ver si resulta posible articularlos en una nueva categoría comprensiva (categoría unificadora) de la misma clase de comportamientos/ prácticas/ discursos, etc.

El objetivo de la codificación no es contar, sino reorganizar los datos en categorías, temas, proposiciones y teorías conectadas dentro de un contexto, que permitan ordenar el relato del análisis. Pueden distinguirse tres grandes fases o etapas en el proceso de codificación: a. Descriptiva b. Relacional c. Selectiva.

La primera etapa tiene por objetivo identificar las categorías presentes en el texto y señalarlas, la segunda etapa comienza a establecer relaciones entre las categorías, conformando categorías unificadoras o relacionales y la tercera etapa desarrolla un proceso de categorización selectiva, cuyo producto es la identificación o el desarrollo de una o varias categorías núcleo, que articularán todo el sistema construido a lo largo de la investigación. Una de las estrategias que facilitan el análisis de esta última etapa es el desarrollo de matrices de análisis, las cuales permiten examinar la magnitud y la calidad de las relaciones entre las categorías identificadas o desarrolladas.

A su vez, los mapas de viaje desarrollados por los entrevistados se plantearon con un doble objetivo. Por un lado, para ayudar a guiar el relato del itinerario del entrevistado y, por otro

lado, para reconstruir el relato del viaje, y sus componentes, posteriormente al trabajo de campo. Los mapas de viaje fueron aplicados al análisis de dos formas distintas: en primer lugar, como herramienta para evidenciar el carácter no-regular y relacional en los itinerarios de viaje y, en segundo lugar, como reflejo de la percepción de los entrevistados sobre su viaje y su localización en la ciudad (Segura, 2015), al incorporar en ellos elementos o señales de problemáticas. Para el procesamiento y análisis de dichos mapas se adoptaron tres formas gráficas: (i) el mapa “en bruto” del entrevistado; (ii) la reconstrucción del recorrido en la ciudad, a partir de una cartografía SIG y (iii) un esquema gráfico-conceptual que intenta reproducir las prácticas cotidianas de movilidad del entrevistado (Jirón Martínez & Iturra Muñoz, 2015).

El **tercer momento** de análisis de la investigación tiene por objetivo reconocer los perfiles característicos de la movilidad cotidiana de los empleados del CAG, a partir del análisis de los factores de complejidad: carácter no-regular, carácter relacional. Como estrategia se realiza una matriz de análisis con las principales características relevadas por los entrevistados, y que han resultado relevantes en el análisis de las encuestas, y se formulan una serie de “figuras” que agrupan los diferentes tipos de itinerarios: “regular e individual”, “regular y relacional”, “no regular e individual” y “no regular y relacional” (Tabla 11).

Variables	CARÁCTER INDIVIDUAL	CARÁCTER RELACIONAL
CARÁCTER REGULAR	Regular e individual	Regular y relacional
CARÁCTER NO REGULAR	No Regular e individual	No regular y relacional

Tabla 11. Cruce de variables para la formulación de las “figuras” de entrevistados a partir de sus itinerarios. Fuente: Elaboración propia, 2018.



## **Parte 2** Abordaje Empírico



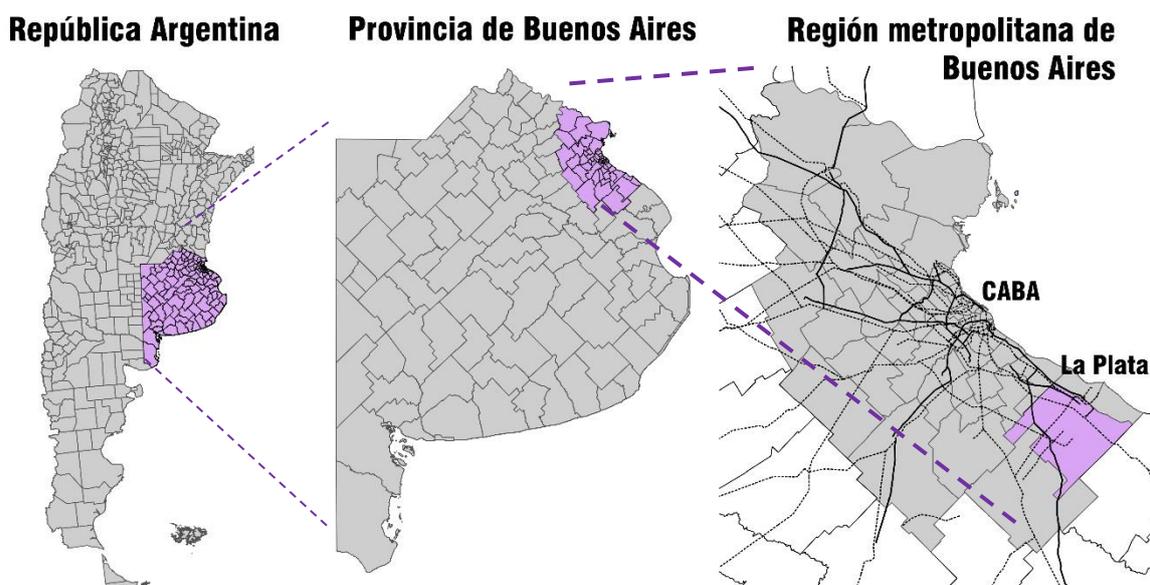
# **CAPÍTULO 4**

## **LA PLATA: CAPITAL ADMINISTRATIVA. ABORDAJE A ESCALA MACRO**



#### 4.1. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD ADMINISTRATIVA.

El Partido de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, se ubica a 56 km al sudeste de la Ciudad de Buenos Aires. La población actual del partido se estima en 700.000 habitantes lo que la convierte en la cuarta ciudad más poblada del país y el quinto aglomerado urbano con más habitantes, después de Buenos Aires, Córdoba, Rosario y Mendoza (INDEC, 2010a). El Partido forma parte, junto a la Ciudad de Buenos Aires y otros 39 municipios de la provincia, de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).



*Imagen 25. La región de estudio en relación al territorio nacional. Fuente: Elaboración propia en base a cartografías del Instituto Geográfico Nacional (IGN), 2018.*

En los últimos 20 años, la ciudad de La Plata aumentó un 21% su población, pero su superficie urbana creció un 127%, cinco veces más (CIPUV, 2013); repitiendo el patrón de varias ciudades argentinas. Dicho crecimiento expansivo (Cartografía 2) fue ocasionado, entre otras cosas, por: (a) la especulación del sector inmobiliario sobre el precio del suelo urbano (Barakdjian & Losano, 2012; Freaza, Giglio, & Aón, 2017), y por consiguiente, la expulsión de los hogares con menores recursos y/o con familias grandes, a sectores alejados de las centralidades urbanas; (b) la implementación de políticas públicas para el acceso a la vivienda, sin regulación por parte del estado, que fomentaron la expansión de la mancha urbana residencial (Del Río, 2010, 2016).

En resumen, el déficit de planificación territorial a nivel local junto con la aplicación de políticas nacionales de desarrollo habitacional, produjeron un crecimiento fragmentado en términos tanto espaciales, como sociales (Aón, Giglio, & Cola, 2017).



*Cartografía 2 Evolución de la mancha urbanizada de 1990 a 2010 Gran La Plata. Fuentes: Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV, 2013.*

Las condiciones de habitabilidad en las áreas periféricas son deficientes debido a la falta de centralidades, equipamientos, servicios e infraestructuras básicas, lo que produce también una mala accesibilidad por falta de mantenimiento de las vías de acceso y por la presencia de una red viaria precaria. Estas condiciones afectan directamente a la movilidad cotidiana de la población, al incrementar la demanda de viajes al centro geográfico del Partido de La Plata, que concentra la mayor oferta de trabajo, educación, salud y servicios. Al mismo tiempo, el aumento de la distancia entre las viviendas y las actividades cotidianas, sumado a los déficits de infraestructura, impiden el desarrollo de viajes a pie o en bicicleta, y la falta de calidad del sistema de transporte público, no permite dar una respuesta satisfactoria a la demanda de movilidad con destino al área central de la ciudad de La Plata.

Como consecuencia, se produce una dependencia de los modos motorizados de transporte privados (autos y motos), restringiendo a las familias con menores recursos sus posibilidades de realizar actividades que no resulten indispensables, urgentes y/o necesarias. El efecto sistémico del crecimiento de población periférica en el Partido, viajando al centro urbano en automóvil particular, tiene un efecto directo en la producción de congestión en los accesos al centro, tanto a la ida como al regreso a su hogar.

La predominancia de los modos motorizados privados en la actualidad constituye un patrón modal en tendencia creciente, sin embargo, esto no fue siempre así. En el año 1993, una población de 672.082 habitantes (INDEC, 1991) realizaba un total de 1.012.607 viajes diarios de los cuales casi el 60 % se realizaban en modos masivos de transporte (Ravella, 1993). Sin embargo, en el periodo 1993-2003 el sistema público colectivo automotor de pasajeros perdió un 34% de los viajes diarios, la mayoría de los cuales fue absorbido por el automóvil particular (Aón et al., 2004). En efecto, en esos años la política económica nacional incidió en el crecimiento del parque automotor y en la aparición del modo remisse, de baja tarifa y de amplia generalización en la región.

A esta situación el gobierno municipal respondió con recursos propios mediante un estudio de movilidad y una propuesta de recorridos de transporte colectivo automotor implementada en el año 2002, el Sistema Único de Transporte (SUT), en plena coincidencia con la crisis económica financiera nacional. La misma fue establecida con muchas dificultades y grandes pérdidas económicas y de pasajeros, atribuible tanto al propio cambio en el sistema, como a la repercusión local de la crisis económica de 2001.

Para el año 2003, una población de 735.692 habitantes (INDEC, 2001), realizaban un total de 1.108.526 viajes diarios de los cuales apenas un 36% se realizaban en modos masivos (Ravella, 2005). En el periodo se registró además un incremento de las tasas de generación de viajes y de las distancias medias de viajes recorridas por los usuarios del automóvil, junto con un crecimiento en la tasa de motorización que paso de 7 hab/auto a 3 hab/auto (Aón et al., 2004). Se observa que, en el periodo de diez años considerado, los km. recorridos totales se incrementaron en un 85,53% (Ravella, 2005). Esto se asocia a una mayor localización residencial en las periferias urbanas, así como también al mayor desarrollo de actividades urbanas de la población del nuevo milenio.

Para el año 2013 una población de 826.246 habitantes (INDEC, 2010b) realizaban en la micro región de La Plata, un total de casi 1.400.000 viajes diarios de los cuales el 35% se realizaban en modos masivos y el 41% se realizaban en modos no masivos: motos o autos, sean privados o de alquiler (Aón, Alvarez, Moro, & Ravella, 2008). De acuerdo a datos de la encuesta de movilidad 1993-2013, se registra que un 80% de la nueva demanda de viajes con destino a las áreas centrales, proviene de distintos sectores de la periferia de la ciudad. Esta situación, acorde al modelo de crecimiento centralizado de los usos no residenciales, explica en parte el incremento de autos circulando y la congestión cotidiana, y pone en evidencia un crítico desacople entre el desarrollo urbano y las prácticas urbanas de movilidad de los pasajeros.

Modo de Transporte	Cantidad de Viajes 1993	%	Cantidad de Viajes 2003	%	Cantidad de Viajes 2013	%
<b>Masivo</b>	654.579	64,64	401.516	36,22	475.805	35,35
<b>No masivo</b>	297.775	29,4	627.198	56,57	553.602	41,13
<b>No motorizado</b>	60.253	5,95	79.811	7,19	316.710	23,53
<b>TOTAL</b>	<b>1.012.607</b>	<b>100</b>	<b>1.108.526</b>	<b>100</b>	<b>1.345.982</b>	<b>100</b>

Tabla 12 Patrones modales históricos de movilidad de la micro región del Gran La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a "Encuesta Domiciliaria 1993" (Ravella, 1993)- "Estudio Cambio Climático Argentino 2005" (Ravella, 2005)-"Encuesta Movilidad 2013" (Aón, 2013).

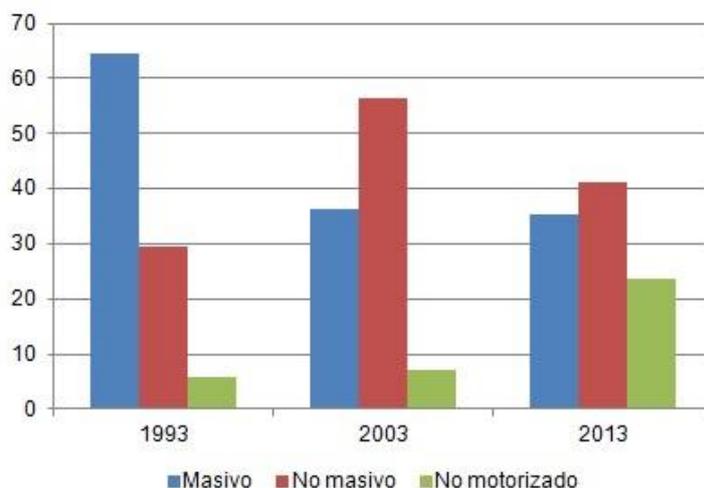


Gráfico 1 Partición Modal Gran La Plata 1993-2003-2013. Fuentes: Elaboración propia en base a “Encuesta Domiciliaria 1993” (Ravella, 1993)- “Estudio Cambio Climático Argentino 2005” (Ravella, 2005)-“Encuesta Movilidad 2013” (Aón, 2013).

La combinación de la expansión de una periferia monofuncional y la dependencia de los modos motorizados privados producen una movilidad exigente para las familias, tanto en términos espaciales como temporales. Por un lado, la extensión de los tiempos de viaje por trabajo, la ampliación de los horarios en sus rutinas, el aumento en los costos destinados al transporte. Por otro lado, la reducción del tiempo que pueden brindarle a su familia, la pérdida de tiempo de productividad, de ocio, de descanso, en definitiva, se altera la forma en que experimentan el día a día en la ciudad.

Como afirma Segura en su investigación *“la historia urbana de la ciudad de La Plata se condensa en la imagen de una constante tensión entre el plano ideal, estático y sincrónico (la ciudad dada de una vez y para siempre) y el proceso real, dinámico y diacrónico de conformación de la ciudad”* (2012). Intervenciones como la consolidación de la Avenida de Circunvalación que separa el casco urbano de la periferia hacen posible identificar en una misma ciudad, dos espacios urbanos contrastantes. Uno acotado, que concentra el 70% todos los servicios, trabajo y equipamientos, donde hoy habita apenas un 30% del total de la población de la ciudad y el otro extensivo, que contiene al restante 70% de la población del partido en un territorio repleto de déficits para la vida urbana.

Los datos que arroja el último censo nacional (INDEC, 2010) muestran que en el Partido de La Plata residen el 4,2 % de la población de la provincia de Buenos Aires. Esto es 649.613 habitantes, 75.244 más que el censo anterior (INDEC, 2001). Es decir, su población creció un 13,1% en nueve años (Tabla 13), mientras que la superficie urbana de la ciudad creció un

57.54% (UTDT-CIPUV, 2013), más del triple (Tabla 14). Esta desproporción pone en evidencia la criticidad del patrón de ocupación expansivo que, aunque histórico, se ha intensificado y agravado por la aplicación de programas nacionales de vivienda, que fueron localizados en suelo sin servicios ni equipamiento, conformando áreas residenciales monofuncionales muy alejadas de los equipamiento y actividades urbanas.

<b>Partido La Plata</b>	<b>2001</b>	<b>2010</b>	<b>Variación %</b>
Población	574369	649.613	13,1
Viviendas	172.140	259.352	50,7
Hab/Vivienda	3,34	2,50	-25,15

Tabla 13 Variación de Población, Viviendas y Hab/Vivienda del Partido La Plata años 2001-2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos Censos INDEC 2001-2010.

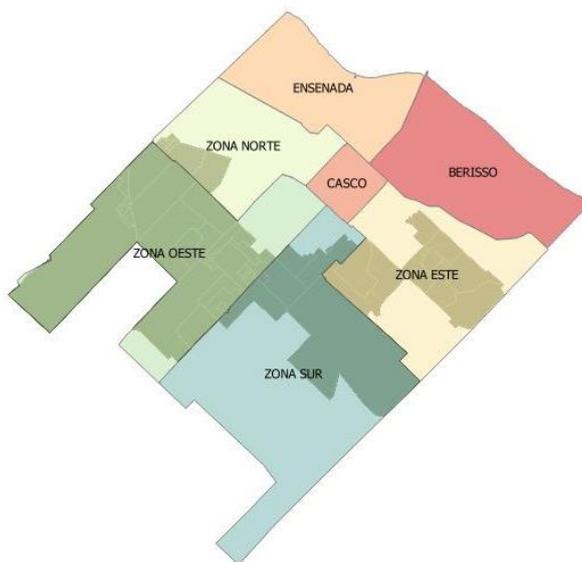
<b>Partido de La Plata</b>			
<b>Área Construida (ha)</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>Variación %</b>
Urbana	7815,8	11172,8	43,0
Suburbana	2525,1	5221	106,8
Rural	422,5	563,1	33,3
TOTAL	10763,4	16956,9	57,5

Tabla 14 Crecimiento del área construida urbana, suburbana y rural del Partido La Plata años 2000-2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV.

El casco fundacional, que durante el periodo 1980 y 2001 había decrecido en población, recuperó un 5% de sus habitantes en el último periodo censal, en parte debido al proceso de densificación que desplegaron los desarrolladores inmobiliarios en las áreas más cotizadas de la ciudad (Aón et al., 2008). Sin embargo, las tipologías predominantes de este desarrollo privado de parque habitacional, se limitan al desarrollo de departamentos de uno o dos ambientes en torre, que en muchos casos reemplazaron antiguas viviendas unifamiliares disminuyendo de este modo la oferta de viviendas para las familias numerosas en el centro. En promedio se han construido 1,5 torres de vivienda por manzana, que implican aproximadamente unas 600 torres con aproximadamente 19.000 nuevas viviendas de las cuales el 47% son de 1 dormitorio y el 32% son de dos dormitorios. La oferta de tipologías se completa con un 5% de monoambientes y un 17% de unidades funcionales de 3 dormitorios (Freaza & Aón, 2014)

Fuera del casco fundacional, la población creció de manera espontánea y diferenciada. La población del área Norte creció un 15.51% en el último periodo censal, la del área Este creció un 18.43%, la población del área Oeste un 23.27% y la del área Sur un 17.78% (Tabla 15). Estos incrementos poblacionales han ocupado en los últimos 10 años, 7.053 nuevas

hectáreas (Cartografía 3), con densidades de población promedio de 6.6 hab/ha (UTDT-CIPUV, 2013). En estas nuevas áreas residenciales, viven alrededor de 46.290 personas en 13,134 hogares<sup>17</sup>, de los cuales el 67% está conformado por 3 o más personas, el 19% de los hogares es formado por 2 integrantes y el 14% está compuesto de hogares unifamiliares (Tabla 15), configurando un patrón de ocupación de hogares con familias de gran tamaño en las diferentes periferias del partido (Aón, Giglio, & Cola, 2017).



Cartografía 3. Nuevas Áreas de crecimiento del Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a imágenes Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV y cartografía Radios Censales INDEC 2010.

Área	Población			Hogares 2010		h1	h2	h3-4	h5	h6+
	2001	2010	% Variación	Absolutos	%	%	%	%	%	%
NORTE	5553	5849	<b>5,3</b>	1662	12,7	14,4	18,4	41,2	13,8	12,3
SUR	5013	5926	<b>18,2</b>	1620	12,3	13,5	17,4	41,1	12,7	15,2
ESTE	3609	5792	<b>60,5</b>	1748	13,3	16,6	21,6	40,5	11,6	9,7
OESTE	23637	28723	<b>21,5</b>	8104	61,7	13,5	18,8	41,4	13,0	13,2
Totales	37812	46290	<b>22,4</b>	13134	100	14,0	19,0	41,2	12,9	12,9

Tabla 15 Población y Hogares áreas de crecimiento intercensal 2001-2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos Atlas de Crecimiento Urbano UTDT –CIPUV y Censos INDEC 2001-2010.

Como resultado de este proceso de expansión residencial, en el año 2010, el 67% de las 15461 viviendas en la periferia eran ocupadas por hogares H3-4, H5 y H6+ (INDEC, 2010). En la Tabla 16 se muestra la composición de la población por tamaño de hogar y área de residencia, correspondiente al censo 2010 (INDEC, 2010). El casco fundacional contiene el 37.7% de los hogares totales del partido, de los cuales un 66,2% son H1 y H2. En cambio, en

<sup>17</sup> En virtud de las características y tipos de hogar de La Plata, agrupamos los hogares según cinco categorías de análisis: categoría 1 o de un integrante (H1), categoría 2 o de dos integrantes (H2), categoría 3-4 de entre tres y cuatro integrantes (H3-4), categoría 5 o de cinco integrantes (H5) y categoría 6 o de seis o más integrantes (H6+).

la periferia residen el 62,3% del total de los hogares de los cuales, el 63% es de H3-4, H5 y H6.

Área	Población		Hogares		Categorías Tamaño Hogar por área (%)				
	Abs.	%	Abs.	%	H1	H2	H 3-4	H5	H6+
CASCO	195443	29,88	83565	37,77	33,19	33,10	27,63	4,13	1,94
NORTE	173578	26,53	54306	24,54	15,90	23,72	41,41	10,97	8,01
SUR	73005	11,16	21909	9,90	15,51	21,53	41,07	11,21	10,69
ESTE	100465	15,36	30203	13,65	15,71	22,31	40,92	10,86	10,20
OESTE	111702	17,07	31283	14,14	13,65	19,53	41,41	12,42	13,00
TOTAL	654193	100	221266	100	22,05	26,26	36,10	8,60	6,99

Tabla 16. Composición y Distribución espacial de los hogares según tamaño Censo 2010. Fuentes: INDEC, Censo 2010.

Al profundizar en los patrones modales de movilidad actuales, podemos encontrar diferencias entre el área del centro y la periferia, y dentro de la periferia misma. Los registros de la Encuesta de Movilidad Urbana (Aón, 2013), dan cuenta del conflicto ocasionado por la distribución de los equipamientos en la ciudad en la movilidad de los pasajeros. Por un lado, la encuesta indica un incremento de la demanda de viajes al centro de la ciudad, donde todas las áreas periféricas, excepto el área Oeste, realizan más del 70% de sus viajes totales con destino a actividades del área central de La Plata (Tabla 17). Dicha atraktividad, produce desplazamientos y tiempos de viaje más prolongados y, por efecto, la predominancia en el uso del automóvil, que repercute en la acrecentada congestión cotidiana en la ciudad.

Área	Distancia Media al Casco (km)*	Viajes al Casco (%) **
<b>CASCO</b>	2,5	86,0
<b>NORTE</b>	10,47	74,5
<b>SUR</b>	18,20	82,4
<b>ESTE</b>	11,25	83,4
<b>OESTE</b>	16,23	45,9

\*Distancia media<sup>18</sup> al centro del casco urbano en relación a la mancha urbana del año 2010.

\*\* Cantidad de viajes diarios con destino al casco urbano.

Tabla 17. Distancia Media al Casco y Porcentaje de viajes diarios al Casco según las Áreas residenciales del Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración Propia en base a datos "Encuesta de movilidad urbana para la Micro Región del Gran La Plata 1993/2003" GII-IIPAC-FAU-UNLP.

Las disparidades de concentración de actividades y atractores de viajes, se reflejan en los patrones diferenciales entre las diferentes áreas del partido (Aón, 2013). Por un lado, se

<sup>18</sup> El cálculo de distancia media se realizó considerando como punto de referencia el centro geográfico del casco fundacional y los centroides de las diferentes áreas periféricas.

verifica para todo el Partido de La Plata, la predominancia de viajes en modos motorizados no masivos (41%) mientras que, estos patrones según cada área (Tabla 18), pueden agruparse en tres tendencias:

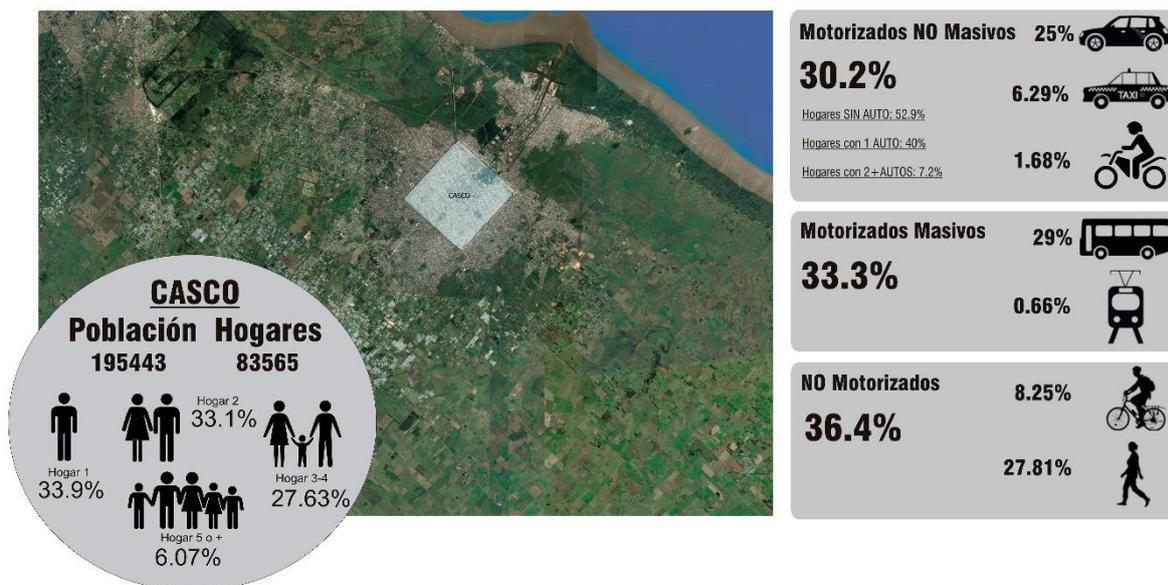
- prevalencia de modos no motorizados en el casco fundacional.
- dependencia de los modos motorizados no masivos en las áreas Norte, Este y Sur.
- dependencia de los modos motorizados masivos en el área Oeste.

Área	Partición Modal %			Tasa de motorización por hogar %		
	Masivo	No Masivo	No Motorizado	Sin Auto	1 auto	2+ autos
CASCO	30	33	36	52,9	40,0	7,2
NORTE	33	54	14	21,9	55,7	22,3
SUR	40	50	9	33,3	62,2	4,5
ESTE	38	41	22	42,9	42,7	14,3
OESTE	51	36	13	43,2	41,2	15,6

Tabla 18. Partición Modal de Movilidad y Tasa de motorización por hogar según Áreas de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003" GII-IIPAC-FAU-UNLP.

Estas tendencias se explican a partir de tres factores principales: 1- la distancia o proximidad de los hogares a sus actividades cotidianas, 2- el tamaño del hogar y 3- la tasa de motorización de los hogares.

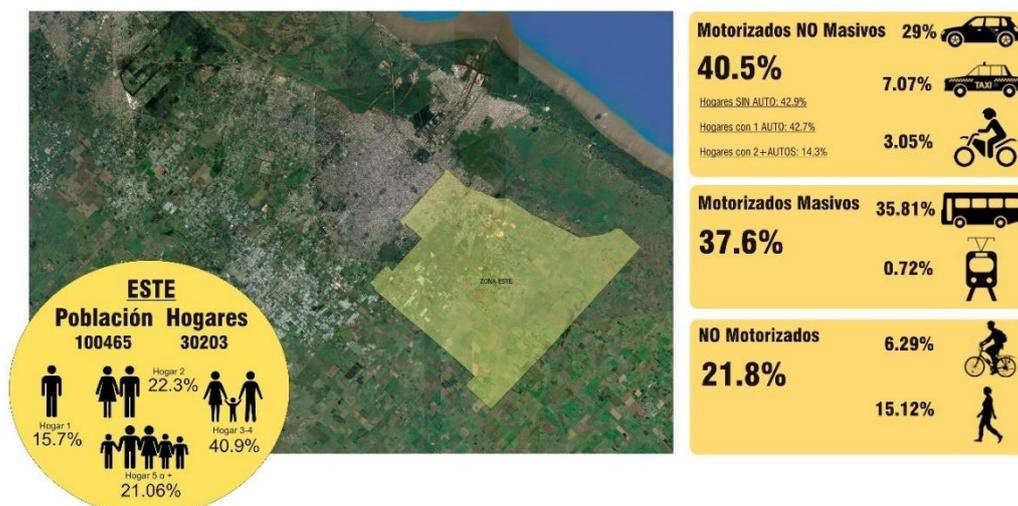
En cuanto a la **primera tendencia**, la prevalencia de viajes en modos no motorizados en el **casco urbano**, en el año 2013, de los 329.089 viajes diarios realizados, el 36,5% fueron viajes a pie o en bicicleta, el 33,3% fueron realizados en modos no masivos y el 30,2% en modos masivos (Tabla 18). Este patrón de viajes no motorizados se explica por la proximidad de los habitantes con las actividades y servicios principales de la región, con una distancia promedio de viaje de 2,5 km. La densificación del área central y la homogeneización de la oferta del parque habitacional, conducen a la prevalencia de los hogares con menor cantidad de integrantes, perfil con una capacidad de ajuste y adaptación mayor a modos de transporte no motorizados. Esta situación se refleja también en la tasa de motorización de los hogares, la necesidad del desplazamiento conjunto de las familias numerosas demanda un vehículo que posibilite coordinar sus actividades, como resultado, el 64% de los hogares H3-4 y el 94% de los H5, tienen al menos un automóvil (Infografía 1)



Infografía 1. Patrón modal de movilidad del Área Casco y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003" (Aón, 2013) e imágenes de Google Earth (2016).

Con respecto a la **segunda tendencia**, la dependencia de los modos motorizados no masivos en las áreas **Norte, Este y Sur**, influyen el tamaño de los hogares, las tasas de motorización y la calidad de la oferta de transporte público de pasajeros disponible en el área.

Por un lado, en el **área Este** en el año 2013, el 40,6% de los viajes se realizó en modos no masivos, el 37,6% en modos masivos y el 21,8% en modos no motorizados (Tabla 18). El gran crecimiento poblacional del área, del 18,43% con respecto a 2001 y la falta de provisión de equipamientos y servicios de transporte para una población de condiciones socio económicas muy diversas, definen el patrón modal del área. Uno de los casos que mejor reflejan esta condición es Parque Sicardi, un barrio antiguo de segundas residencias y casas quintas localizado en la Delegación de Arana, que en el marco de la demanda de suelo producida por el Pro.Cre.Ar, fue uno de los lugares elegidos por los destinatarios para comprar sus terrenos. El nuevo barrio, localizado a 17 km del área urbana consolidada, presenta déficit de infraestructura en su conectividad vial y en el servicio de transporte público (efectivamente solo llega una línea de transporte, la línea Este), lo que produce una alta dependencia del automóvil particular por parte de su población. A su vez, presenta una composición socio económica media de familias jóvenes y numerosas (Famá, 2018), motivo por el cual, la demanda de viajes es alta (Aón, Giglio, & Cola, 2017).



Infografía 2. Patrón modal de movilidad del Área Este y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003" (Aón, 2013) e imágenes de Google Earth (2016).

Por otro lado, en el **área Sur** en 2013 el 50,5% de los viajes fue realizado en modos no masivos, el 40,4% en modos masivos motorizados y apenas un 9,1% en modos de transporte no motorizados. La tasa de motorización de esta área es alta, alcanzando el 60% en todas las categorías de hogar (Infografía 3). La población en esta área creció un 9,90% en el último periodo intercensal, sin embargo, continúa siendo un área de características predominantemente rurales. La Delegación de Los Hornos constituye la centralidad más importante y antigua del área, con un servicio de transporte público compuesto por varias líneas, pero a medida que se aleja del casco, la zona va quedando desprovista de servicios, factor que incide sobre su patrón modal predominantemente no masivo.



Infografía 3. Patrón modal de movilidad del Área Sur y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003" (Aón, 2013) e imágenes de Google Earth (2016).

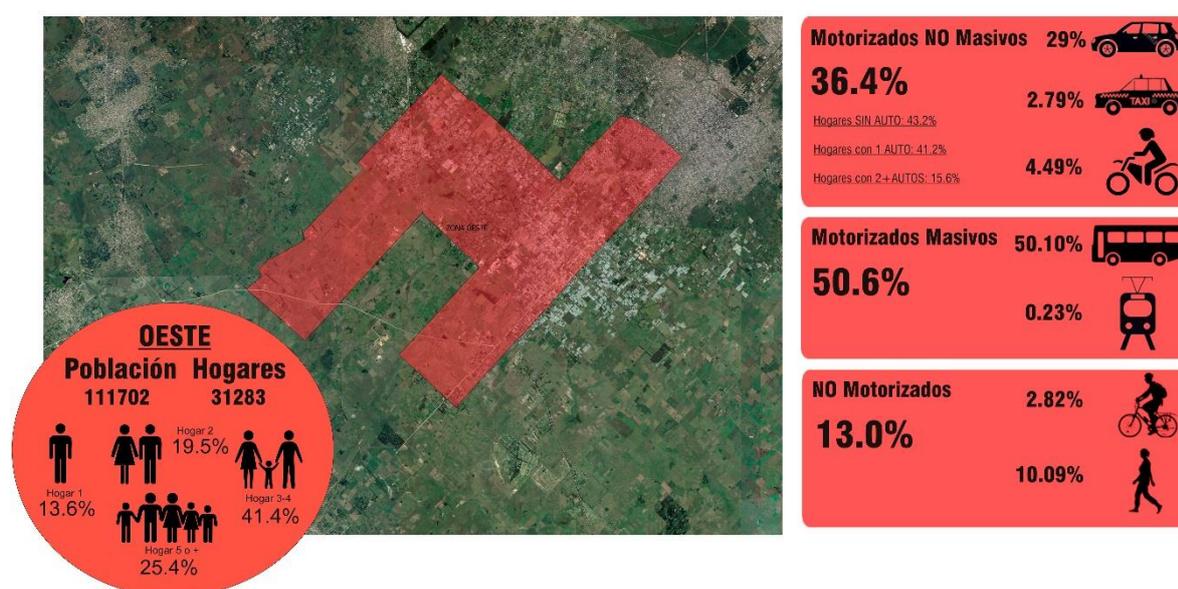
Cerrando con la segunda tendencia, en el **área Norte** en 2013, un 53,6% de los viajes se realizaron en modos no masivos, un 32,8% de viajes en modos masivos y un 13,6% de viajes en modos no motorizados. El área se caracteriza por un patrón modal predominantemente no masivo en todas sus categorías de hogar, en consonancia con la tasa de motorización de los hogares: 58,3% de hogares con auto en la categoría H6+ 84% en los hogares H5 (Infografía 4). Esta área presenta la mayor diversidad de usos y actividades después del centro histórico de La Plata, como consecuencia, tiene una menor dependencia del centro de la ciudad. Por otro lado, cuenta con una buena oferta de transporte masivo automotor y ferroviario y conecta con las principales vías de la región (Camino Centenario y Camino General Belgrano) que facilitan su acceso al centro de la ciudad y la conectan a nivel regional con la capital federal. Sin embargo, el patrón modal se inclina a favor de los modos no masivos por efecto del nivel de ingreso de la población residente, esto los habilita a tener uno o más autos y manejarse de manera flexible e independiente con el resto de los integrantes del hogar.



Infografía 4. Patrón modal de movilidad del Área Norte y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003" (Aón, 2013) e imágenes de Google Earth (2016).

La **tercera tendencia** corresponde al **área Oeste** y su dependencia de los modos motorizados masivos, como el caso excepción de la periferia. En el año 2013 el área Oeste producía un 50,6% de sus viajes en modos masivos, un 36,4% de viajes en modos no masivos y un 13% de viajes en modos no motorizados (Infografía 5). Esta área fue la que más creció,

en términos poblacionales, en el último periodo intercensal (23.27%). El sector se caracteriza por la presencia de varios asentamientos informales, desarrollos urbanísticos de lotes con servicios en Melchor Romero y por el Barrio Pro.Cre.Ar. “El gigante del Oeste”, localizado en Lisandro Olmos, a 10.5 km del centro de la ciudad, y compuesto por un grupo de 432 familias beneficiarias del programa (Diario “El Día,” 2015). La tasa de motorización del área es relativamente baja, el 56,8% de los hogares posee al menos un auto. Esto pone en evidencia que la elección de los modos masivos de transporte, tiene que ver tanto con la disponibilidad de un servicio de transporte público que abastezca el sector, como con la no disponibilidad de un automóvil en los hogares.

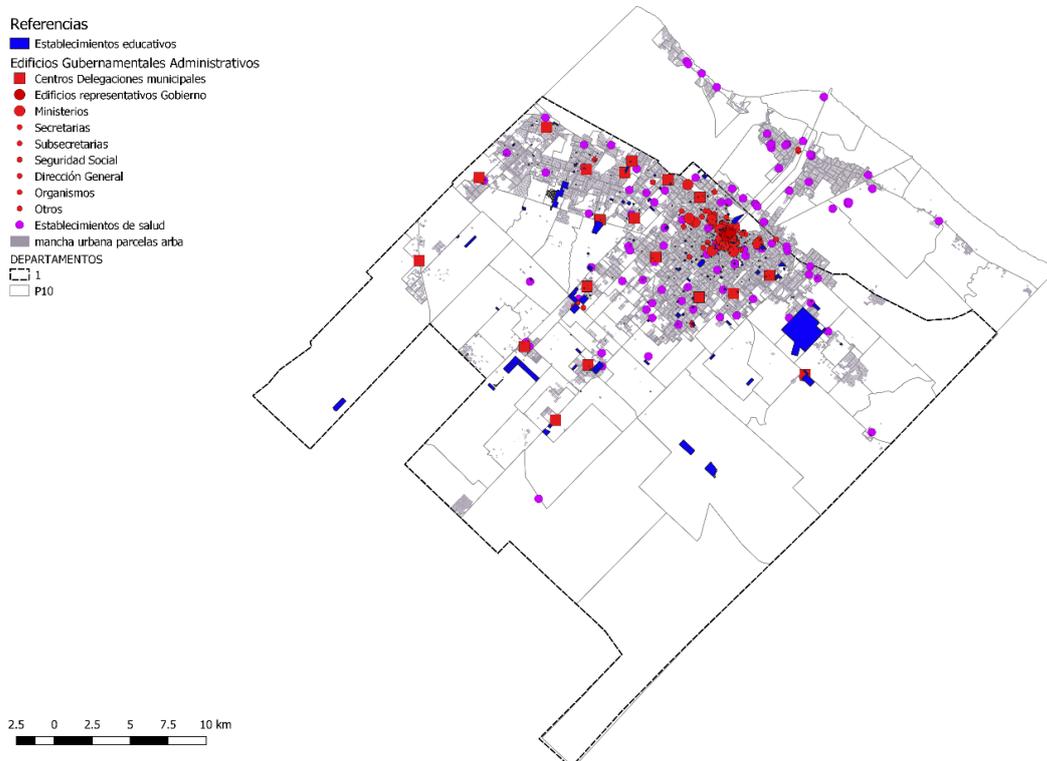


Infografía 5. Patrón modal de movilidad del Área Norte y composición de la población y los hogares, año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a datos INDEC (2010), “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón,2013) e imágenes de Google Earth (2016).

Para la ciudad, la mancha que crece sin límites o restricción, confluye en una exigencia para la movilidad de la población en las áreas por fuera del casco fundacional. Las distancias diarias recorridas por la población de estas áreas para realizar sus actividades son desarrolladas predominantemente en vehículos particulares, ya que cuando el servicio de transporte público no llega no queda otra forma de movilizarse. En consecuencia, la congestión en los accesos y en el casco, que recibe diariamente a los vehículos provenientes de la periferia residencial monofuncional, deterioran la calidad de vida que estas personas, y agravan el nivel de conflictividad en la movilidad de la ciudad.

## 4.2. MOVILIDAD POR TRABAJO EN EL PARTIDO DE LA PLATA

El partido de La Plata, junto con el partido de Ensenada y de Berisso, conforman el Aglomerado del Gran La Plata (en adelante, GLP). El partido cabecera del aglomerado, La Plata, constituye el principal centro político, administrativo, educativo y universitario de la provincia. Su importancia, tanto a nivel regional, como provincial, establece a la ciudad como un polo atractor de servicios. La presencia de ministerios, escuelas, hospitales regionales y la universidad nacional, genera numerosos puestos de trabajo que atraen a la población, tanto local como regional (Cartografía 4)



*Cartografía 4. Distribución de atractores por trabajo administrativos, de salud y educación en contraste con la mancha urbanizada del año 2010. Fuentes: Elaboración propia en base a Relevamientos Google Earth, Ministerio de Salud (2014), Ministerio de Educación (2016) y datos INDEC (2010):*

La población en edad activa en GLP conforma el 54% del total (INDEC, 2014), mientras que el porcentaje de población ocupada, con respecto al total, es de 42% (Gráfico 2). El perfil de género de la población ocupada, tiene una predominancia masculina, con un 57.21% de hombres y 42.79% de mujeres (Gráfico 2).

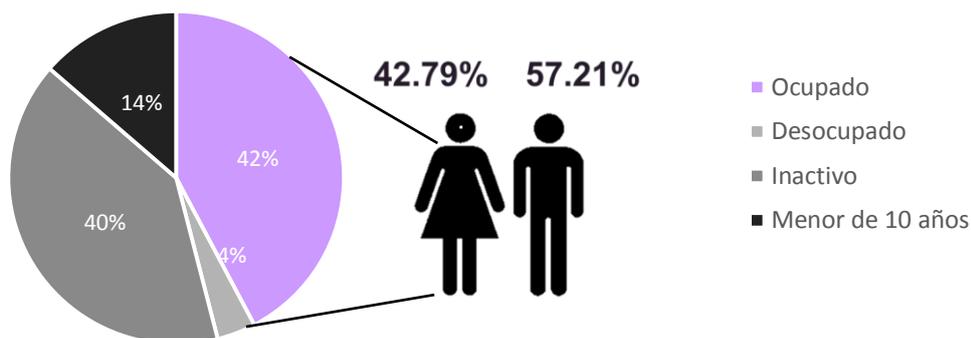
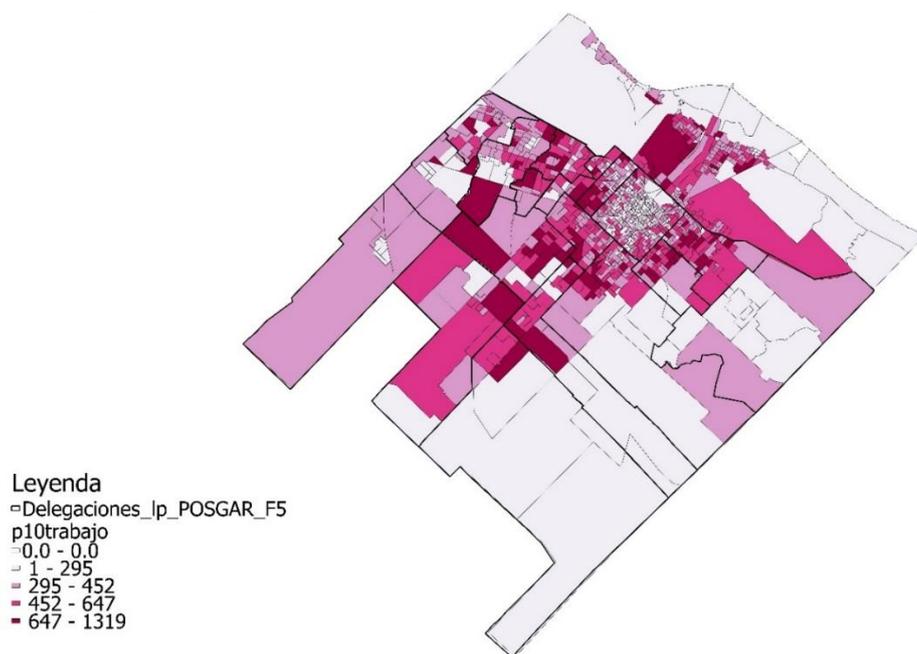


Gráfico 2. Condición de actividad de la población del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)

Al observar la distribución de la población ocupada en el partido (Cartografía 5), se evidencia el contraste en la dispersión de la población en las diferentes áreas de la periferia, con respecto a la localización de los atractores por trabajo, previamente referenciados (Cartografía 4).



Cartografía 5. Población ocupada del partido de La Plata distribuidas por radio censal. Fuentes: Elaboración propia en base a datos censales INDEC (2010).

El perfil de calificación de la población ocupada (INDEC, 2014) indica que un 51% de la población tienen un trabajo de tipo operativo, un 19% realiza tareas no-calificadas, un 16% desarrolla actividad técnica y un 14% realizan tareas profesionales (Gráfico 3 Población

Ocupada del Gran La Plata clasificada según su ocupación principal, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)).

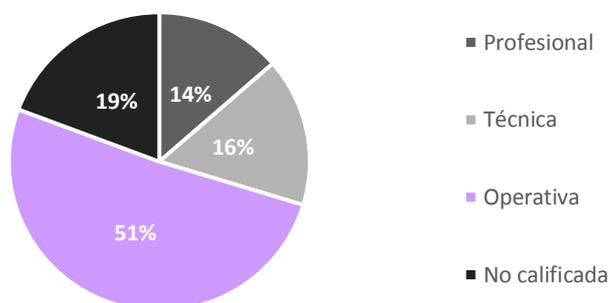


Gráfico 3 Población Ocupada del Gran La Plata clasificada según su ocupación principal, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)

Con respecto a la categoría ocupacional de los trabajadores de GLP, el 80% son empleados, un 16% trabajan por cuenta propia, un 4% ejercen el rol de patrón y un porcentaje mínimo se clasifican como trabajador familiar sin remuneración (Gráfico 4)

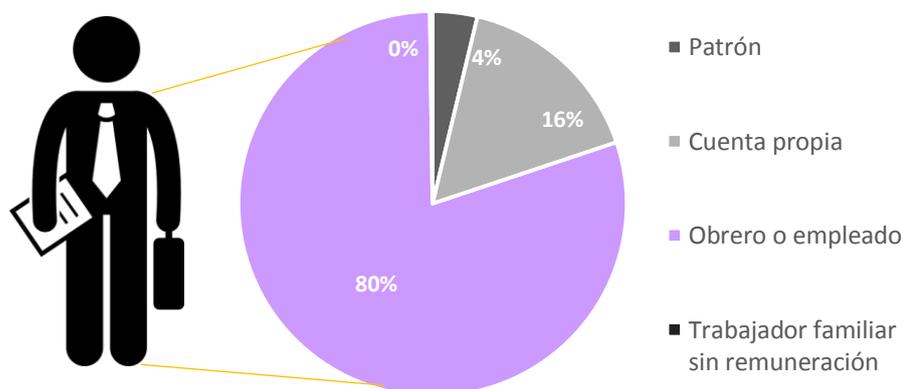


Gráfico 4 Categoría ocupacional (para ocupados y desocupados con ocupación anterior) de los trabajadores del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014

Profundizando en el grupo de los empleados, se detallan las siguientes características con respecto a sus condiciones laborales (INDEC, 2014):

- Un 94% de los empleados asalariados declaran que su trabajo tiene una condición estable (de planta permanente, fijo, estable) (Gráfico 5)
- El 71% declara que en su trabajo cobra algún tipo de aguinaldo.
- El 71% respondió que su trabajo le proveía de cobertura social de salud.
- Un 71% tiene días pagos por enfermedad y un 72% vacaciones pagas.

- El 69% de los asalariados tienen aportes jubilatorios en su trabajo y el 14% realizan dichos aportes por cuenta propia (Gráfico 6).

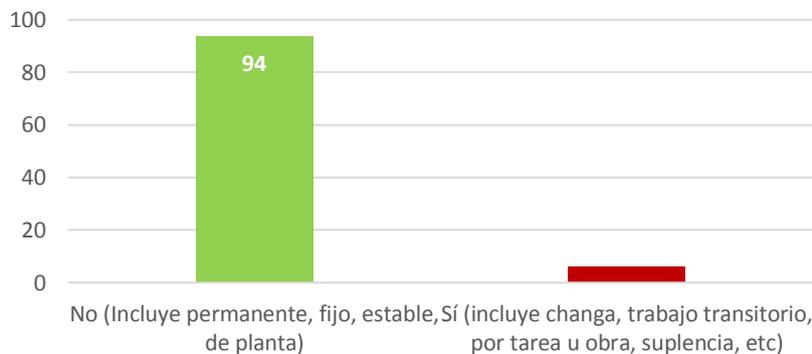


Gráfico 5 Tipo de contratación de los empleados Asalariados (excepto Servicio Doméstico) del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)

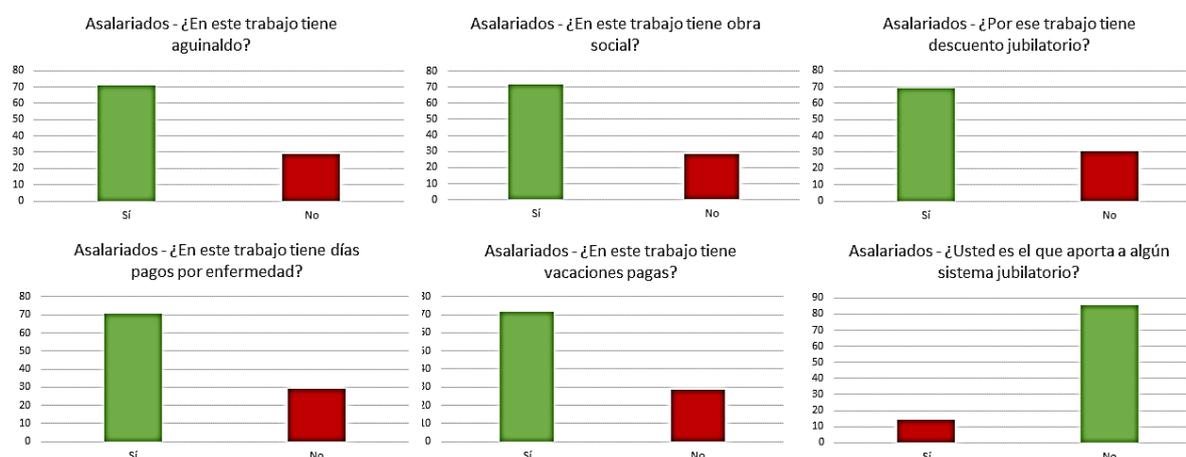


Gráfico 6 Condiciones laborales de los empleados asalariados del Gran La Plata, Año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)

Con respecto a la intensidad de la actividad laboral, se destacan dos aspectos: la cantidad de trabajos por persona y la intensidad de la jornada laboral. Según los datos de la EPH en relación a la cantidad de trabajos que realiza cada persona, un 88% declaró tener solamente un trabajo (INDEC, 2014). En relación a la intensidad de la ocupación (Gráfico 7) el 52% de los trabajadores realizan una jornada de “ocupación plena” (full-time), un 35% declara realizar una “sobrecupoación horaria” y un 8% declara tener una “subocupación horaria demandante”, es decir que desarrollan una jornada de trabajo part-time, o menos, pero están en busca de otro trabajo complementario o con mayor carga horaria.

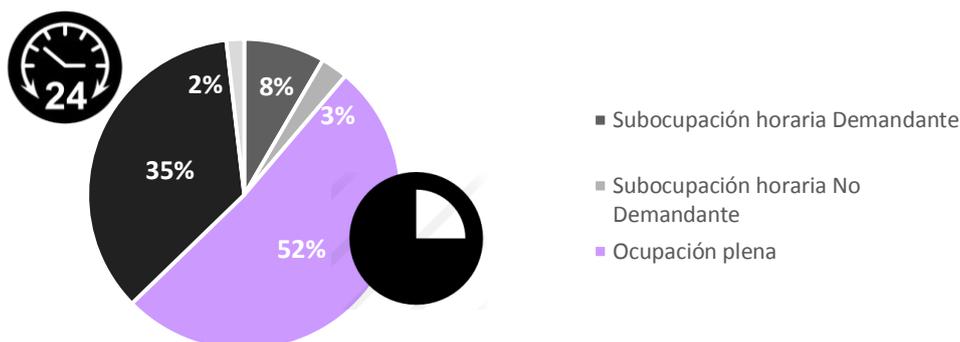


Gráfico 7. Intensidad de la carga horaria para la población ocupada del Gran La Plata año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)

En relación al tipo de gestión de la empresa en la que trabajan, el 68% de la población declara trabajar en el sector privado, un 30% en el sector público y el restante en otro tipo de organizaciones. Al profundizar en las principales ramas de actividad del GLP (Gráfico 8) el primer lugar corresponde a la rama de “Administración pública y defensa; planes de seguro social” (18%), en segundo lugar la “Construcción” (11%), en tercer lugar la actividad comercial (11%), en cuarto la “Industria manufacturera”(9%), en quinto la salud (8%) y en sexto lugar la enseñanza (7%). Esto pone en evidencia la relevancia de la actividad público administrativa en la región.

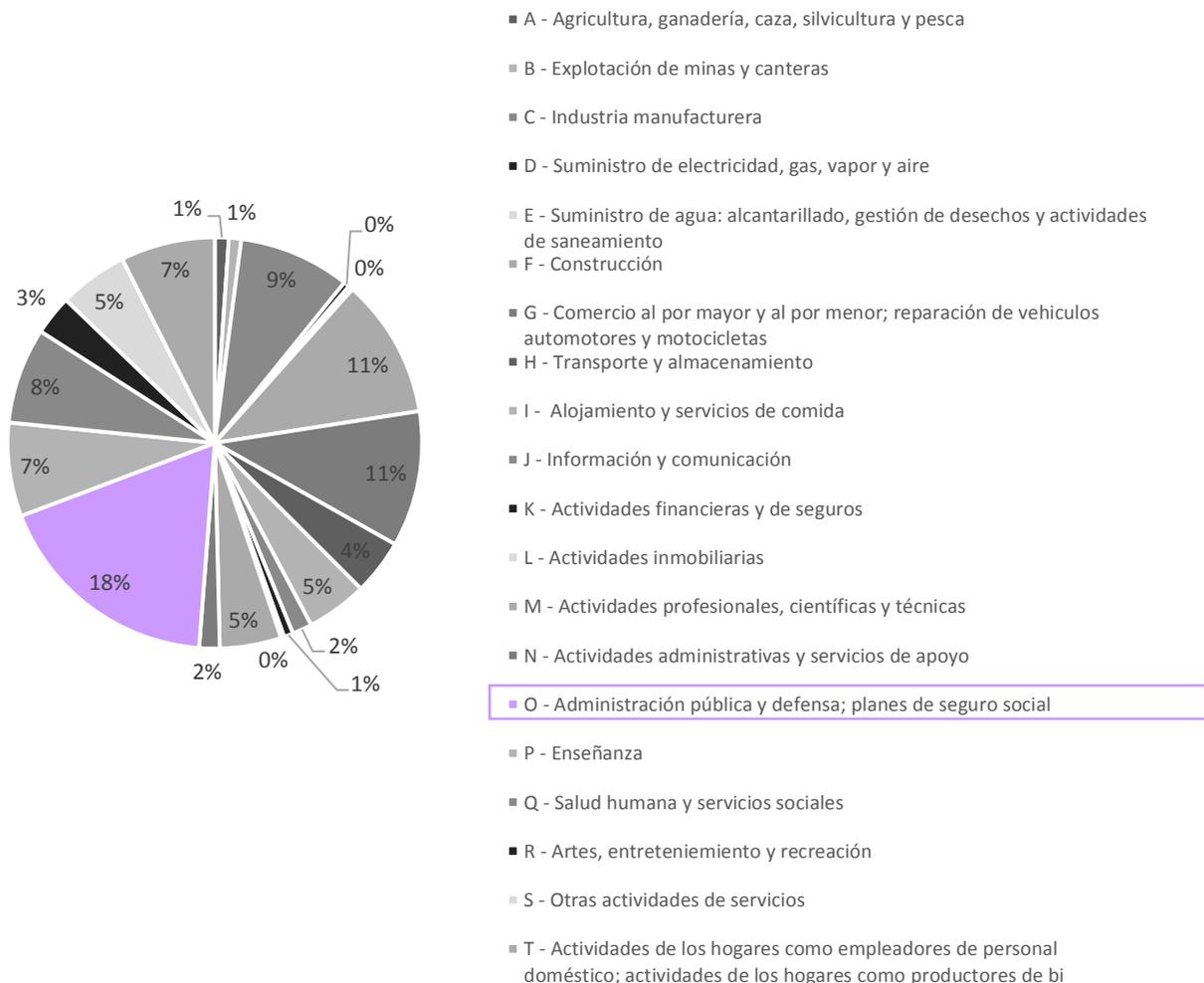


Gráfico 8. Rama de actividad de la ocupación principal (Categorización CAES 1.0) para la población ocupada del Gran La Plata año 2014. Fuentes: Elaboración propia a partir de datos EPH, INDEC 2do TRIM 2014)

Habiendo detallado los aspectos más relevantes del mercado de trabajo del GLP, se desarrollan a continuación las principales características de la movilidad cotidiana por trabajo en el Partido. Según los datos de la Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013), el 70% de los viajes diarios producidos en la ciudad, tienen como destino el casco fundacional y el 65% de los viajes totales son por motivos de trabajo (Gráfico 9).

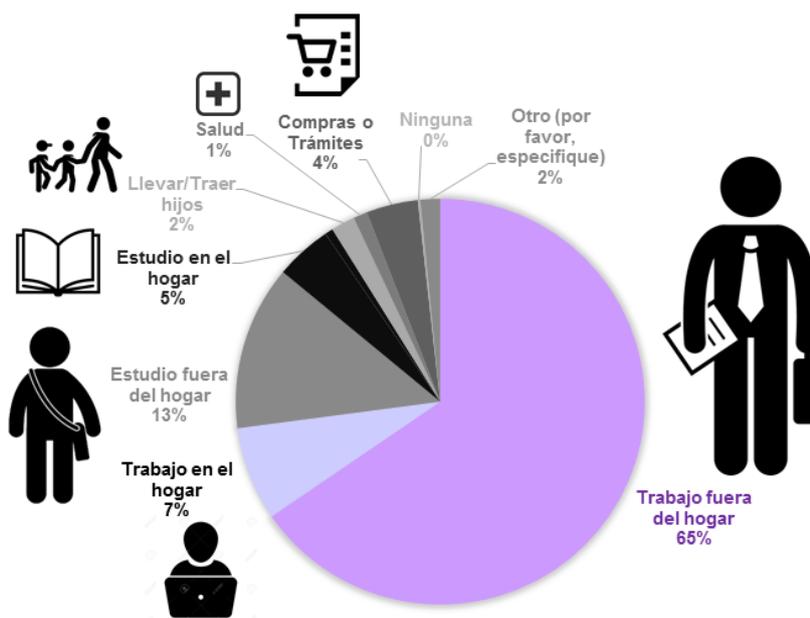


Gráfico 9. Motivos de viaje en el Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a datos de “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran la plata 1993/2003” (Aón, 2013)

El registro de 1398 encuestas de movilidad realizadas en la ciudad de La Plata entre 2013 y 2016 (Aón, 2013) dio como resultado (Gráfico 10) que el 57.7% de los encuestados eran mujeres y el 42.3% restante, hombres. El **nivel de instrucción máximo** alcanzado por la población es el universitario (54%) donde el 31.56% no llegó a completarlo y el 22.46% sí pudo finalizarlo. El **perfil ocupacional** predominante en la muestra es el empleado asalariado (55%) donde un 38.44% son del sector público y el 21% del sector privado (Gráfico 11). Por otro lado, el **barrio de residencia** de los encuestados se divide un 44.80% en el área del casco y el restante 66.20% en la periferia del partido (Gráfico 12), valores muy próximos a la estadística censal (INDEC, 2010).

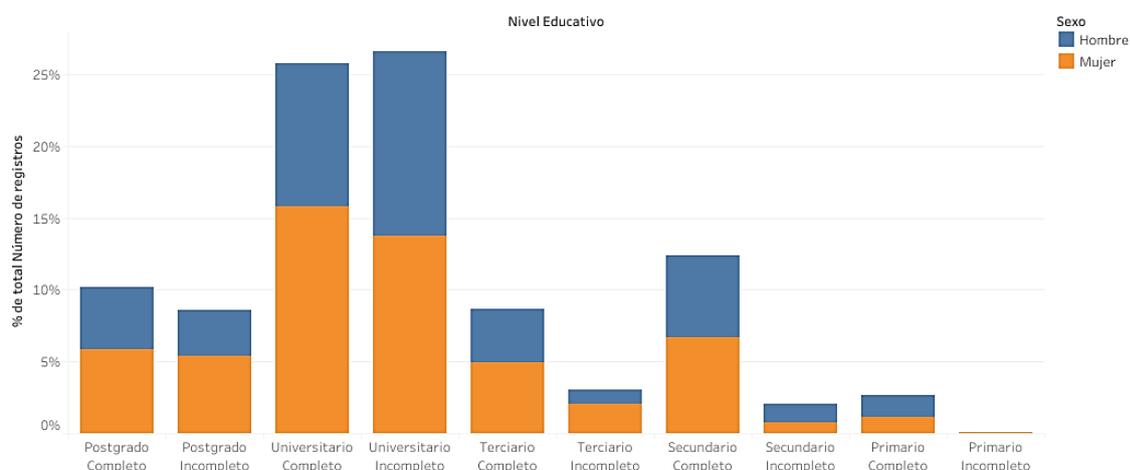


Gráfico 10 Nivel educativo según el sexo del encuestado. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

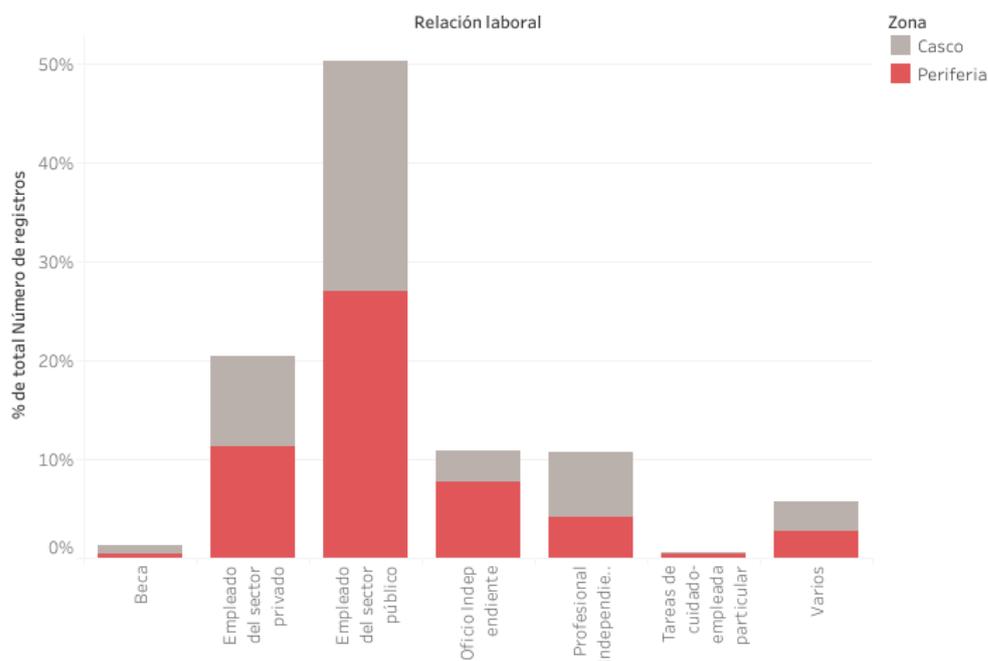


Gráfico 11 Perfil laboral de población activa ocupada según localización residencial Casco/Periferia. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

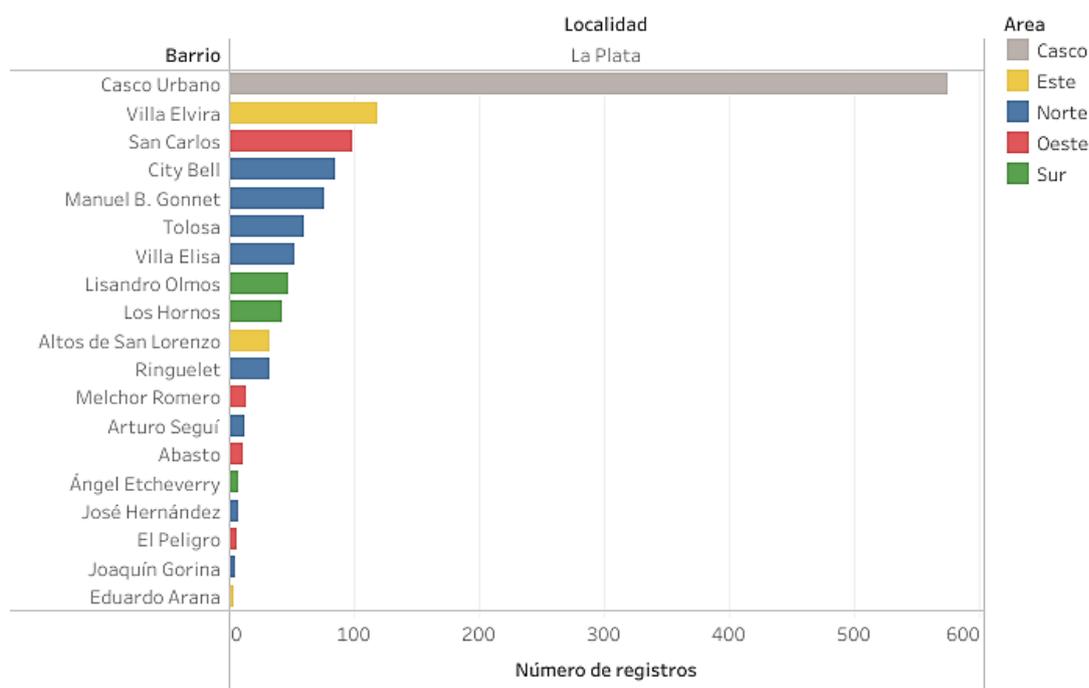


Gráfico 12 Localización residencial de los encuestados según Área del Partido de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

**Sobre el viaje al trabajo: modos, tiempos y dificultades.** De la muestra de 1007 encuestas que declararon como actividad principal diaria “trabajo fuera del hogar” se observa que los **modos de transporte utilizados** en dicho viaje corresponden en primer lugar al transporte publico automotor (35%), en segundo lugar, al automóvil particular (30%) y en tercer lugar a

pie (8%), como se indica en el Gráfico 13. Esto pone en claro la relevancia del servicio de transporte público en las actividades diarias de la población, y en la importancia de su calidad para garantizar el bienestar diario de la población.

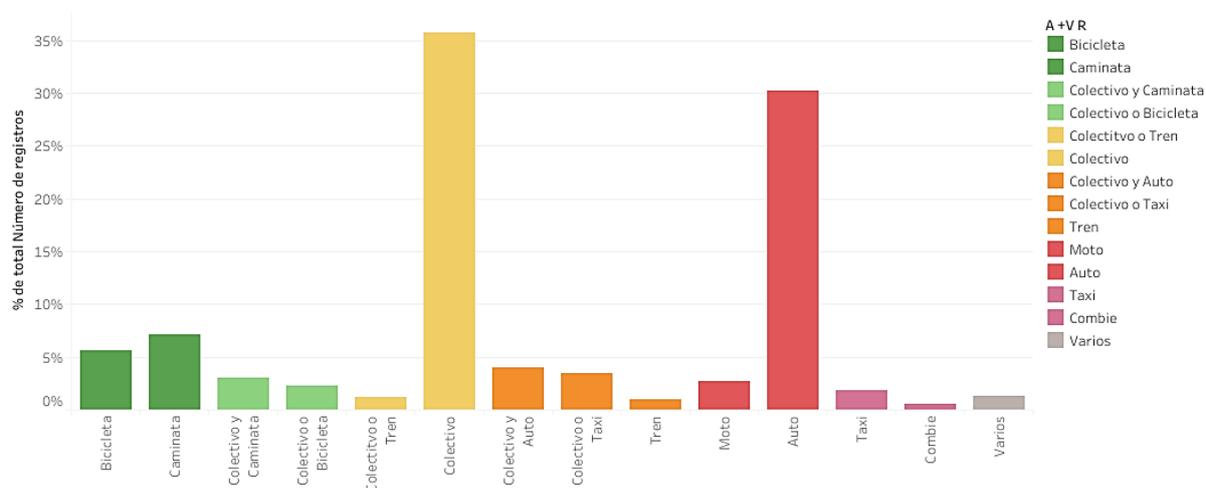


Gráfico 13 Modo de transporte utilizado en el viaje al trabajo. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de "Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013)

A su vez las **líneas más utilizadas por los usuarios** corresponden a la línea provincial 273 (26.44%) que recorre el área Norte de la periferia y la línea municipal Oeste (24.67%), que recorre todo el sector Oeste de la periferia del partido, seguidas de las líneas municipales Este (14.89%) y Norte (14%). Lo interesante es que en dichos sectores residen grupos poblaciones de nivel socioeconómico muy diferente, en el área Norte predomina una población de mayor poder adquisitivo y en las periferias Oeste y Este se localiza la población de condición socioeconómica más precaria del partido.

En cuanto a las **principales dificultades observadas en el viaje al trabajo** en transporte público se destacan en primer lugar (i) la poca frecuencia o el incumplimiento de las frecuencias del servicio de transporte; (ii) los servicios que van llenos y, como consecuencia, no paran en las paradas siguientes dejando a los usuarios varados por más tiempo o hacen que el viaje resulta insoportable para el usuario que está a bordo; (iii) la necesidad de combinar más de una línea para llegar al lugar de trabajo; (iii) el estado de los vehículos; (iv) la forma de manejo de los choferes y (v) la falta de información sobre los recorridos y horarios.

En cuanto a los **tiempos de viaje al trabajo** el 50.45% de los encuestados tiene entre 10 y 30 minutos de viaje, 23.24% tiene de 30 minutos a una hora de viaje al trabajo, un 14.17% debe enfrentar más de una hora de viaje para llegar trabajo y apenas un 12.13% tiene solamente unos 10 minutos de viaje a su trabajo. Si se observan los tiempos de viaje en

relación al área residencial de los encuestados (Gráfico 14), se reconoce que las áreas con mayores tiempos de viaje son la Este y la Norte, seguidas por la Oeste y la Sur y, por último, el casco fundacional.

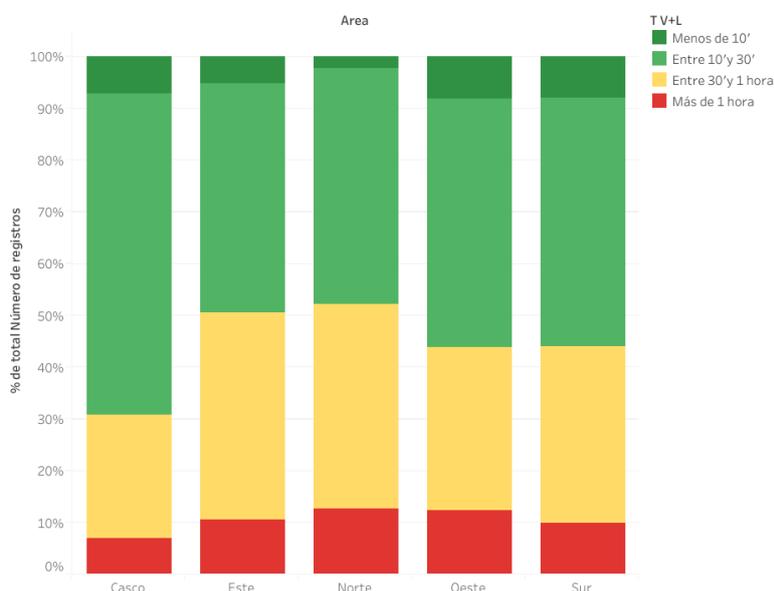


Gráfico 14 Tiempo de viaje al trabajo según localización residencial. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

Como primera aproximación al análisis sobre el carácter relacional y no-regular de los itinerarios de viaje por trabajo, se desarrollan las estadísticas básicas en torno a dos de sus variables de análisis: (i) la variación del recorrido de los itinerarios a lo largo de la semana (carácter no regular) y (ii) la cantidad de actividades implicadas en un mismo itinerario (carácter relacional).

En relación a la **variación del recorrido de los itinerarios**, se toma como dato base del análisis las respuestas a la pregunta número 8 de la Parte 6 de la encuesta<sup>19</sup>: *Indique en escala de 4 a 1, ¿cuán regular es su forma de viajar descripta respecto de otros días laborables de la semana? 4= muy regular, SIEMPRE hago los mismos viajes/ 3= regular, HABITUALMENTE hago los mismos viajes/ 2= poco regular, POCAS AVECES hago los mismos viajes/ 1= no regular, NUNCA hago los mismos viajes.*

Tomando este ranking como base se considera como No-Regular aquellas respuestas entre los rangos 1 a 3, por enunciar algún tipo de modificación en su itinerario de viaje a lo largo de la semana. En primer lugar se puede observar (Gráfico 15) que el 41.9% de los encuestados

<sup>19</sup> Véase ANEXO 1. Formulario “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003” (Aón, 2013)

afirma realizar siempre los mismos viajes (nivel 4-Regular), el 47.4% que habitualmente realiza los mismos viajes (nivel 3), el 9.3% señaló que pocas veces realiza los mismos viajes (nivel 2) y apenas un 1,4% respondió nunca realizar los mismos viajes (nivel 1). Este primer dato permite afirmar que la mayoría de la población relevada en la muestra (58%) reconoce algún grado de variabilidad en sus prácticas de movilidad cotidianas. Al observar los diferentes niveles de regularidad discriminados según el sexo del encuestado (Gráfico 16) se puede observar la misma tendencia general en cuanto a la proporción de las respuestas. Sin embargo, las mujeres presentan una leve tendencia creciente en los niveles 3 y 2, señalando la predisposición de dicho grupo a variar sus itinerarios más frecuentemente.

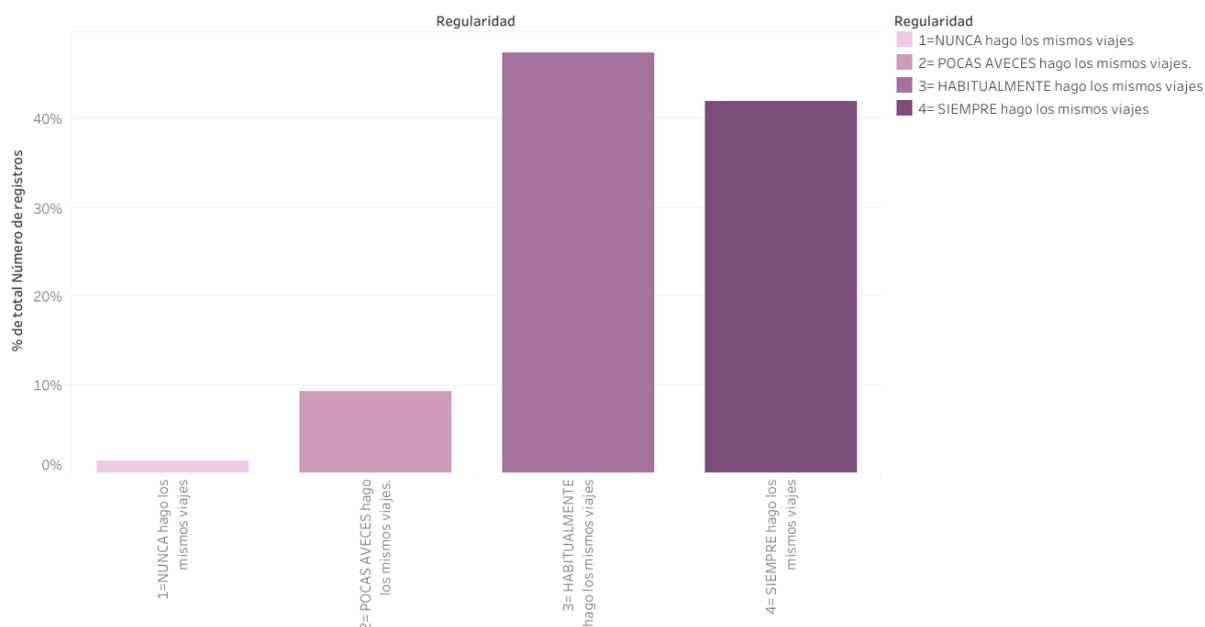


Gráfico 15 Condición de Regularidad de los viajes de los encuestados año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

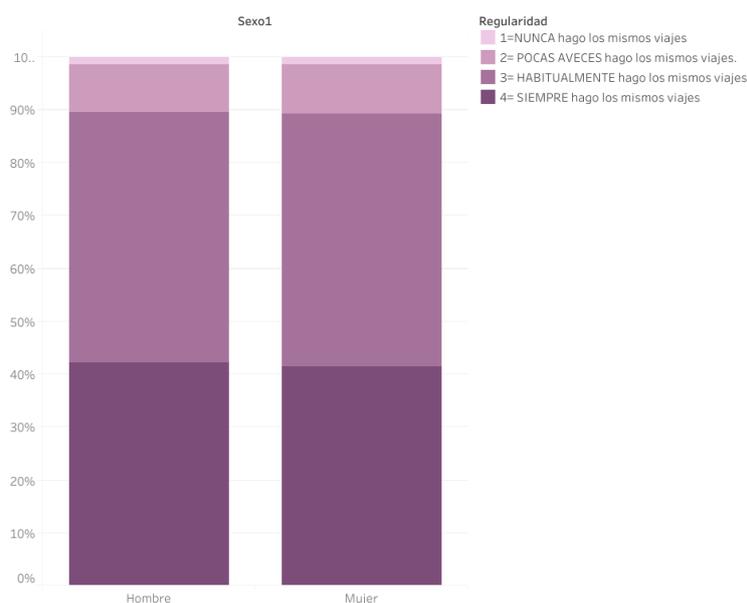


Gráfico 16 Condición de Regularidad según el sexo del encuestado año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

Analizando el perfil laboral del encuestado (Gráfico 17), se puede observar que los trabajos que presentan un mayor nivel de regularidad (nivel 4 - regular), son los empleados del sector privado (50.44%) y los que menos regularidad presentan son los trabajadores “becarios o pasantes” (21.43%). Por otro lado, los que presentan un mayor porcentaje de viajes no regulares (nivel 1) son los trabajadores de oficio independiente (3.33%), seguido por los trabajadores con varias ocupaciones (1.56%).

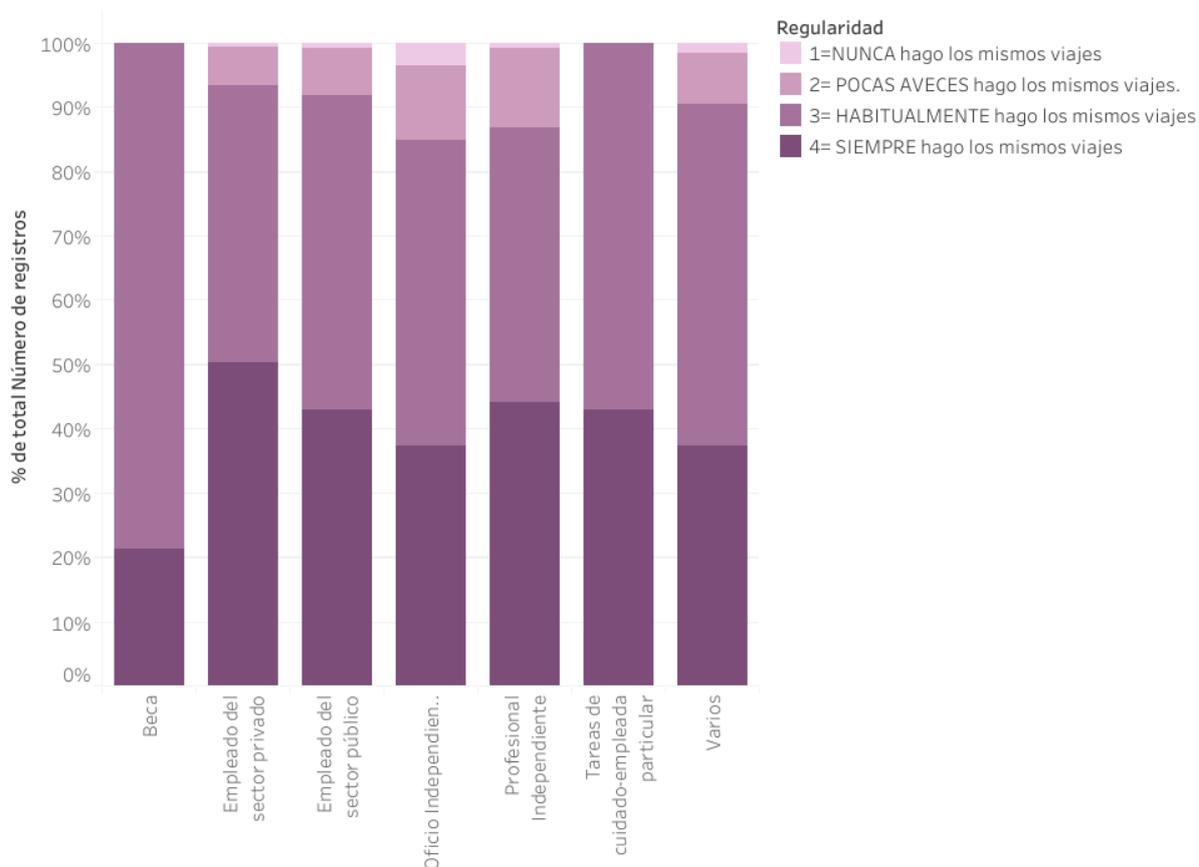


Gráfico 17 Condición de Regularidad según la Condición laboral año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

En relación a la **cantidad de actividades implicadas en un mismo itinerario**, se toma como base del análisis los esquemas de horario-actividad desarrollados por los encuestados, se consideraron en la conformación de esta variable todas las actividades a las que hace referencia en sus motivos de viaje (trabajo, estudio, salud, compras y trámites, llevar/traer hijos, otros). Si el itinerario incluye una sola actividad se considera pendular, si en cambio se compone por 2 o más actividades, se considera poligonal, característica clave para un itinerario relacional. La muestra de los encuestados refleja que un 43.73% realiza 3 o más

actividades por día y un 31.92% realiza al menos dos actividades durante el día, como consecuencia, un 75.65% de los encuestados presenta un itinerario poligonal (Gráfico 18).

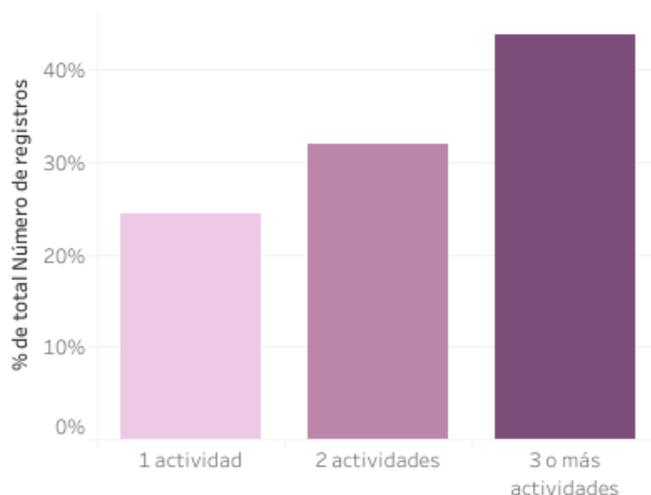


Gráfico 18 Cantidad de actividades desarrolladas en el itinerario de viaje de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

Al observar como varían las actividades según el género del encuestado, puede distinguirse que las mujeres tienen una mayor tendencia a realizar múltiples actividades durante el día con un 78.4% de sus itinerarios poligonales, en contraste con el hombre, cuyos itinerarios tienen un carácter poligonal en el 65.8% de los casos (Gráfico 19). En relación a su perfil laboral (Gráfico 20), los trabajadores que realizan más actividades en sus itinerarios (3 o más actividades) son los becarios o pasantes (64.3%), seguidos por los empleados del sector público (48.9%) y los profesionales independientes (43.1%).

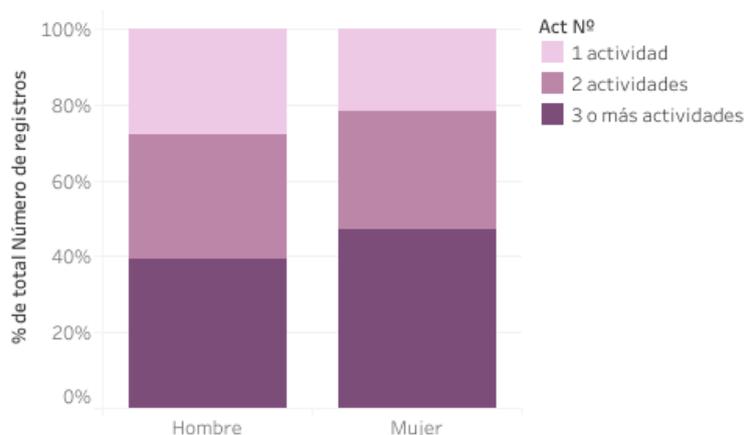


Gráfico 19 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según género, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

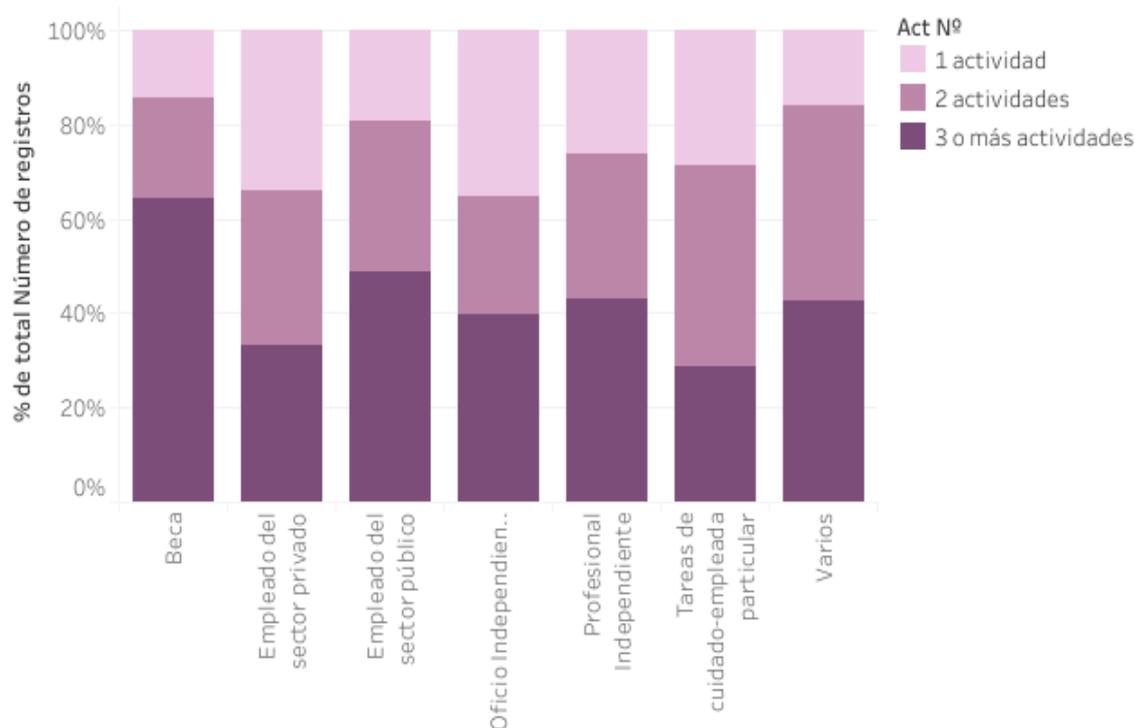


Gráfico 20 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según relación laboral, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

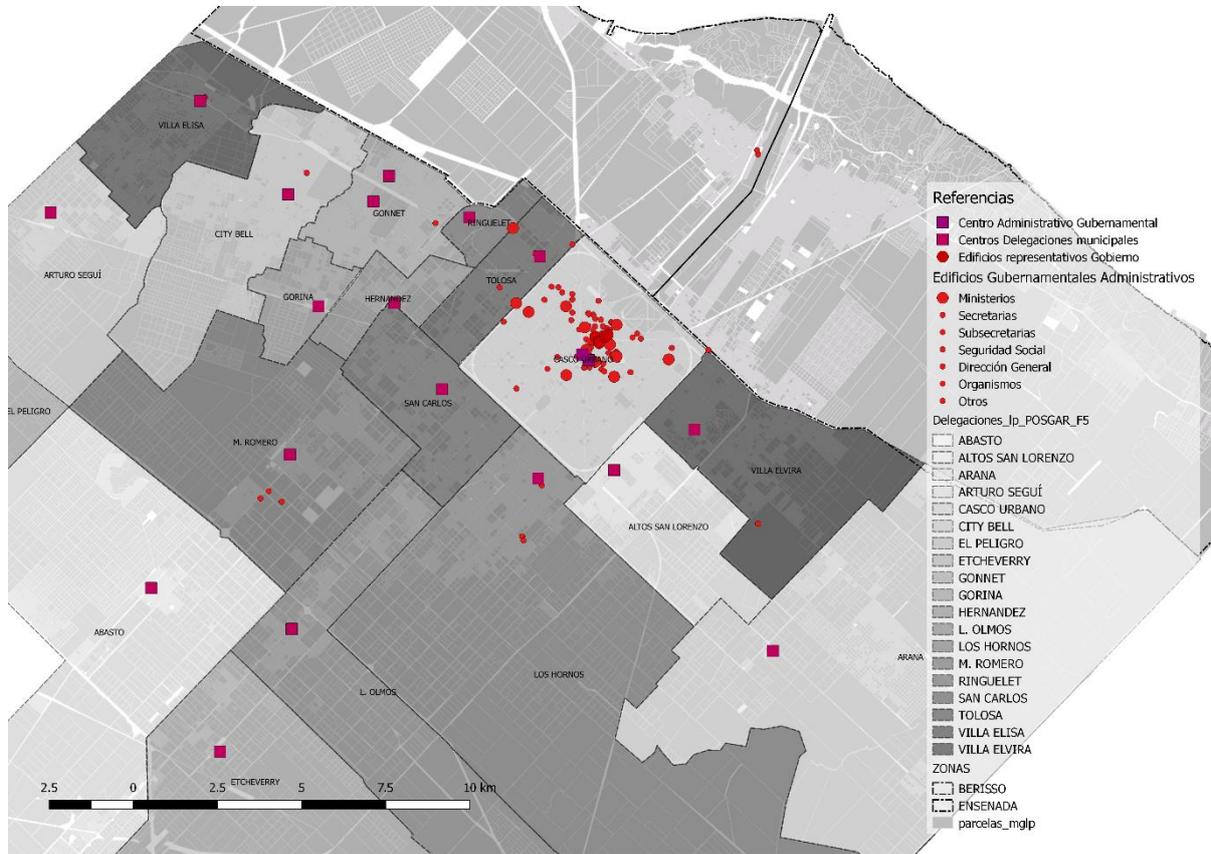
Esta primera aproximación permite afirmar que la muestra relevada en la encuesta de movilidad a nivel del partido, presenta una mayoría de encuestados con itinerarios no- regulares (58%) y relacionales (75.65%), evidenciando el proceso de complejización de los itinerarios de movilidad cotidiana en la actualidad.

### 4.3. EL VIAJE AL TRABAJO DEL EMPLEADO PÚBLICO

En la ciudad de La Plata funcionan 126 organismos gubernamentales<sup>20</sup> distribuidos en: 5 edificios representativos de los diferentes poderes y niveles de gobierno, 15 ministerios, 17 secretarías, 8 subsecretarías, 9 direcciones generales, 5 organismos de control, 7 organismos de seguridad social, 19 delegaciones municipales y dos edificios que forman parte del Centro Administrativo Gubernamental (CAG) y otros 38 organismos donde funcionan los tribunales, las agencias de recaudación, el servicio penitenciario, los registros civiles y registro de las personas. El 70.63% de estos organismos (89 en total) se localizan dentro del Casco Urbano (Cartografía 6), señalando una clara tendencia del trabajo público a concentrarse en el centro de la ciudad. El registro de 705 encuestas de movilidad realizadas a los empleados del sector

<sup>20</sup> Los datos son producto de un relevamiento realizado a partir de los datos proporcionados por Google maps y google Street view, complementado con trabajo en campo. Para mayor detalle consultar el ANEXO 6. Relevamiento de atractores de trabajo público administrativos.

público (Aón, 2013) dio como resultado (Gráfico 21) que el 35.31% de los encuestados residen en el casco fundacional, mientras que el restante 64.69% residen en la periferia, alejados de sus lugares de trabajo.



Cartografía 6. Edificios gubernamentales y centros de trabajo público-administrativo en el partido de La Plata. Fuentes: elaboración propia a partir de relevamiento con Google Maps y Google Street View año 2018.

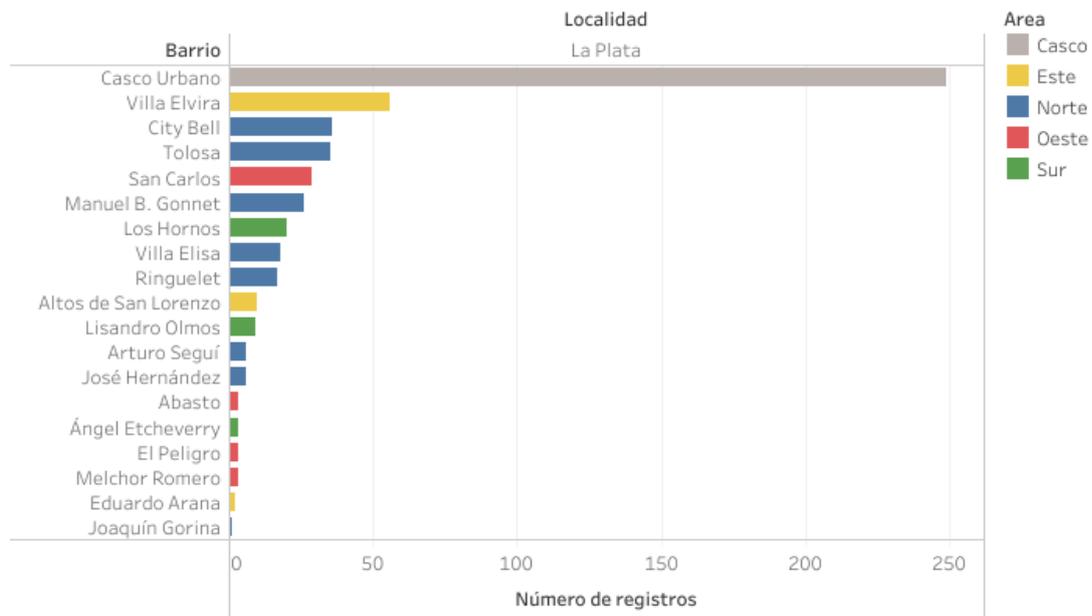


Gráfico 21. Localización residencial de los encuestados según Área del Partido de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de "Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013).

Los **modos de transporte utilizados** por los empleados públicos en el viaje al trabajo corresponden, en primer lugar, al transporte público automotor (35%), en segundo lugar, al automóvil particular (34%) y en tercer lugar a pie (7%), como se indica en el Gráfico 22, y en consonancia con la tendencia relevada a nivel del partido.

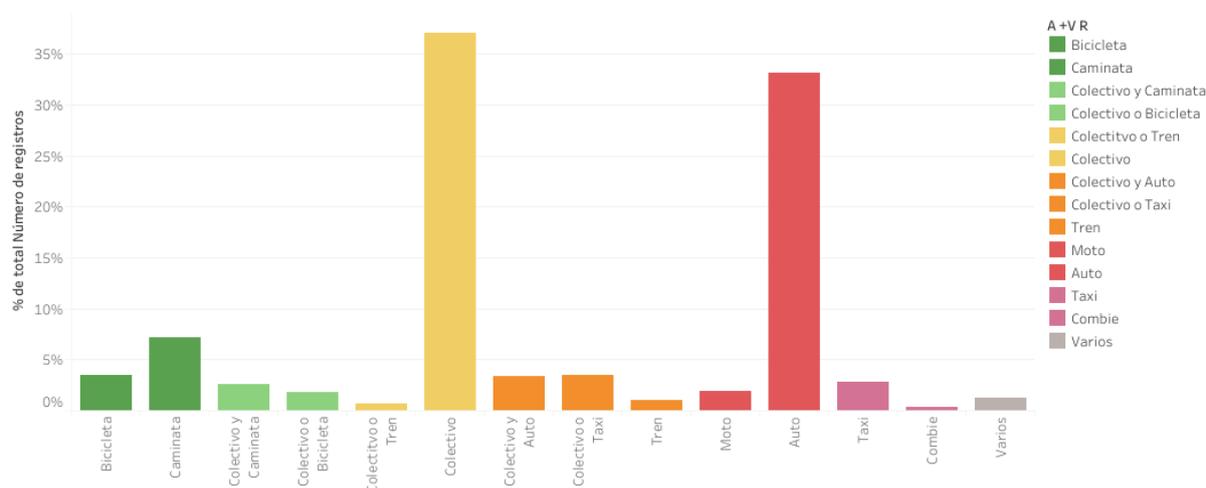


Gráfico 22 Modo de transporte utilizado en el viaje al trabajo. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

Al profundizar sobre esta partición modal, se puede observar, a partir de comparar el patrón modal por área residencia y por el género de los encuestados (Gráfico 23), las siguientes tendencias:

- Los trabajadores que residen en el **área de casco** se movilizan de manera repartida entre los diferentes modos, priorizando los modos masivos de transporte y modos no-masivos motorizados y por último los modos no motorizados. Al comparar la movilidad de hombres y mujeres, los hombres tienen una mayor proporción de viajes por modos no motorizados (25.96%) que las mujeres (20.71%), y las mujeres presentan una mayor cantidad de viajes en modos masivos, 42.90% frente al 37.02% de los hombres.
- Los empleados que declararon vivir en los barrios del **área Norte** viajan predominantemente en modos motorizados, masivos y no masivos. Los hombres sin embargo presentan un patrón modal principalmente no masivo (65.52%) mientras que las mujeres reparten sus viajes entre modos no masivos y modos masivos por igual (47% en ambos casos).
- En cuanto a los empleados que residen en el **área Sur**, el patrón modal general coincide con la tendencia a nivel del partido, con la prevalencia de los modos motorizados de viaje. Pero en este caso particular el patrón modal para hombres y mujeres es muy diferente. Los hombres realizan un 53.33% de sus viajes en modos

no-masivos, un 33.33% en modos masivos y un 13.33% en modos no motorizados, las mujeres en cambio desarrollan el 61.54% de sus viajes en modos masivos y el 38.46% restante en modos no masivos motorizados, presentando un sesgo importante en su capacidad de moverse.

- En el **área Este**, los empleados viajan predominantemente en modos masivos de transporte, a pesar de las deficiencias con respecto a la cantidad y la calidad del servicio de transporte público en el sector. A nivel de género, ambos siguen la tendencia general del área, pero las mujeres tienen una mayor proporción de viaje (64.37%) por modos masivos que los hombres (47.06%), y los hombres un mayor porcentaje de viaje en modos no masivos (42.65%) y no motorizados (10.29%) que las mujeres (32.18% y 3.45% respectivamente).
- Por último, los empleados del **área Oeste** desarrollan su viaje al trabajo mayoritariamente en modos motorizados y, así como sucede en el área Este, el patrón modal se invierte para hombres y mujeres. El 53.85% de los viajes realizados por hombres son en modos no masivos de transporte, el 36.54% en modos masivos y el 9.62% restante en modos no motorizados, la mujer en cambio, realiza el 61.54% de sus viajes en modos masivos, el 33.33% en modos no masivos de transporte y solo el 5.13% viaja en modos no motorizados.

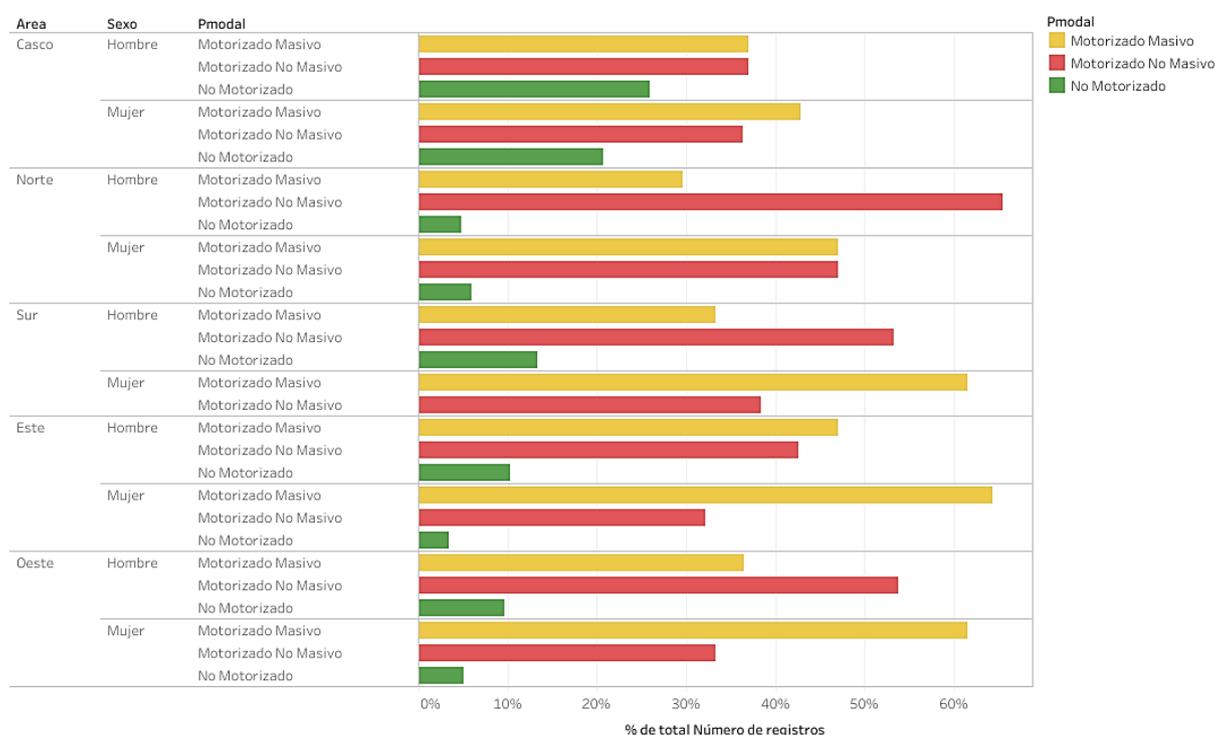


Gráfico 23. Partición modal según el área residencial y el género de los encuestados que trabajan como empleados del sector público. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de "Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013)

A modo de síntesis, los patrones modales reflejados en los viajes de los empleados del sector público del partido, no coinciden necesariamente con la tendencia general del partido, como es el caso el área del casco fundacional, pero muestran claras diferencias en relación al género del encuestado.

Las mujeres presentan una mayor tendencia a viajar en modos de transporte masivos que los hombres, y su movilidad por medio de modos no-motorizados se ve reducida en relación a la de los hombres. Esto guarda relación al rol de la mujer en el hogar, por lo general la movilidad y tareas involucradas en el cuidado de los hijos (llevar a la escuela, al médico u otras actividades) son encomendadas a las madres y desarrollar dichas actividades se dificulta a pie o en bicicleta, por un lado, por las distancias y por otro por la cantidad de miembros involucrados en el viaje.

A su vez, la relación que se establece dentro de los hogares en torno al **uso del auto**, pone en evidencia la prevalencia de los hombres como principal conductor del auto (Gráfico 24). En casi todas las áreas, excepto la Oeste, se puede corroborar una prevalencia de las mujeres dentro del rol del usuario de auto como acompañante, particularmente el área Casco, Norte y Sur.

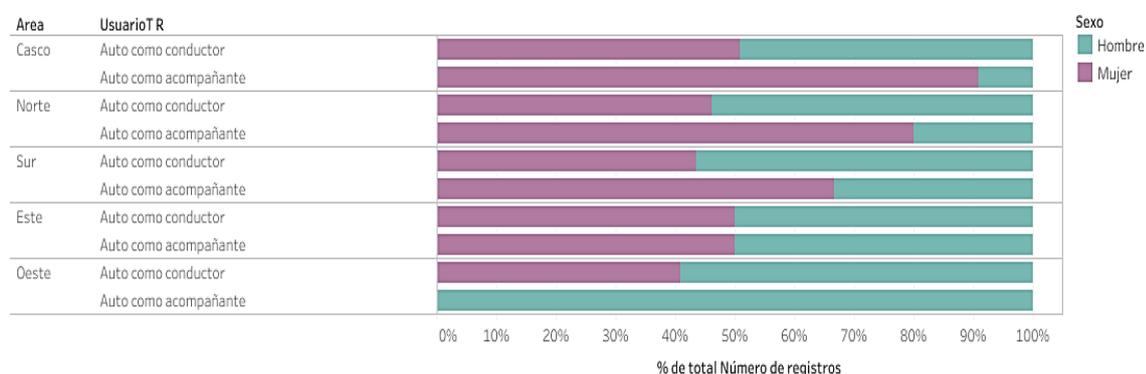


Gráfico 24. Rol del usuario de automóvil según el área residencial y el género de los encuestados que trabajan como empleados del sector público. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

En cuanto a los **tiempos de viaje al trabajo** el 53.11% de los encuestados tiene entre 10 y 30 minutos de viaje, 31.56% tiene de 30 minutos a una hora de viaje al trabajo, un 9.63% debe enfrentar más de una hora de viaje para llegar trabajo y apenas un 5.69% tiene solamente unos 10 minutos de viaje a su trabajo. Si se observan los tiempos de viaje en relación al área residencial de los encuestados (Gráfico 25). Se reconoce que las áreas con mayores tiempos de viaje son la Norte y Oeste, seguidas por la Sur y el Este y, por último, el casco fundacional.

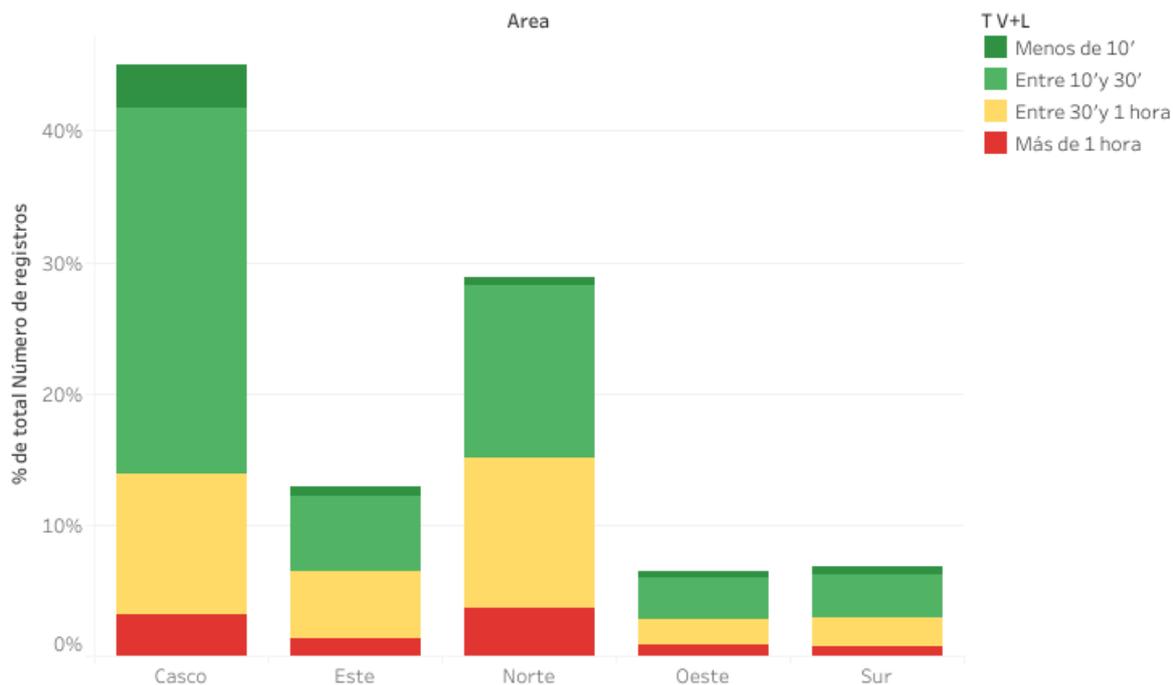


Gráfico 25 Tiempo de viaje al trabajo según localización residencial. Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de "Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013)

## Factores de complejidad en los itinerarios de movilidad de los empleados públicos

Se desarrollan a continuación los resultados en torno a la complejidad de los viajes por trabajo, tomando como población objetivo aquellos encuestados que declararon trabajar como "empleados del sector público".

### 1. CARÁCTER NO-REGULAR

En primer lugar, se puede observar en la muestra seleccionada (Gráfico 26) que el 50% de los encuestados afirma realizar habitualmente los mismos viajes (nivel 3), el 42% respondió que siempre realiza los mismos viajes (nivel 4-regular), un 7% señaló que pocas veces realiza los mismos viajes (nivel 2) y apenas un 1% respondió nunca realizar los mismos viajes (nivel 1). Esto permite afirmar que la mayoría de la población relevada en la muestra (58%) reconoce algún grado de variabilidad en sus prácticas de movilidad cotidianas.

Al observar los diferentes niveles de regularidad discriminando el sexo del encuestado (Gráfico 27) se puede distinguir la misma tendencia general en cuanto a la proporción de las respuestas. Sin embargo, las mujeres presentan una leve tendencia creciente en los niveles 3 y 2, señalando la predisposición de dicho grupo a variar sus itinerarios más frecuentemente.

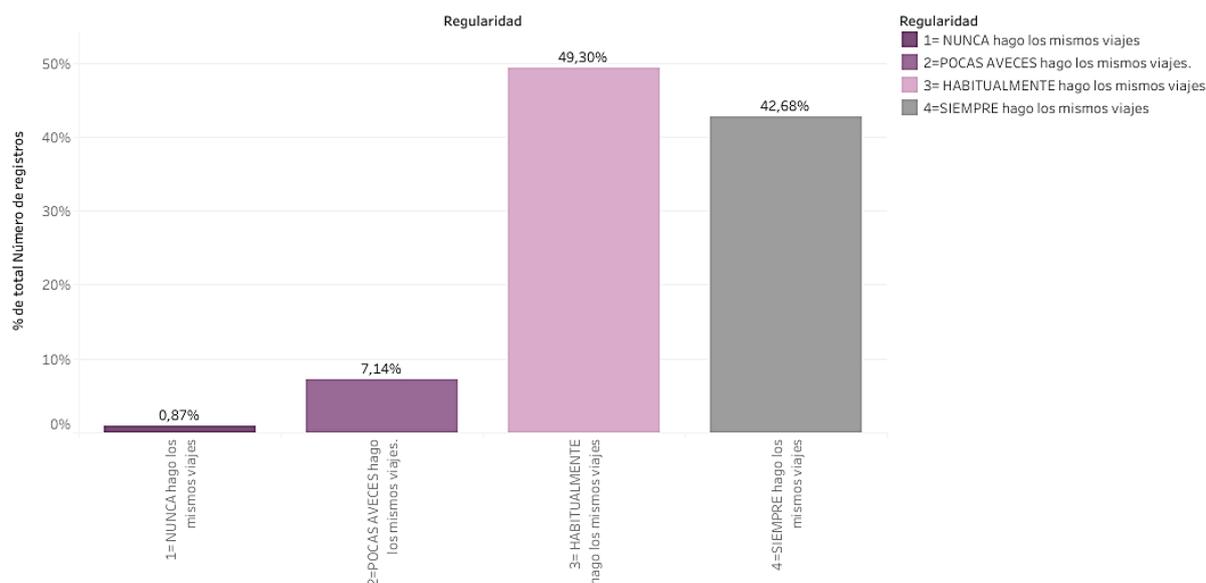


Gráfico 26 Condición de Regularidad de los viajes de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)<sup>21</sup>

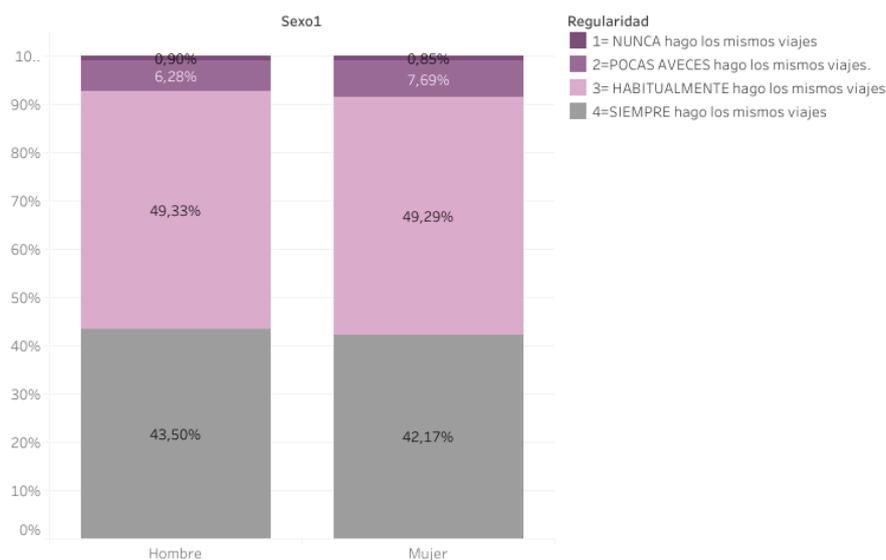


Gráfico 27 Condición de Regularidad según el sexo del encuestado año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

Considerando que todos los encuestados afirmaron trabajar como empleados del sector público, la variable aplicada para el análisis del **perfil laboral** es el “rol económico” del encuestado. Dicha información se podía procesar a partir de la pregunta 3 de la sección 2 de

<sup>21</sup> Los gráficos de la presente sección se encuentran disponibles de forma interactiva en los links detallados en el ANEXO 7. Gráficos interactivos de variables de análisis sobre el carácter No regular y relacional en las encuestas de movilidad

la encuesta<sup>22</sup> que enunciaba: *¿Cuál es el rol como sostén del hogar de los integrantes de su hogar, empezando por usted?*

Los datos se sintetizaron en cuatro categorías principales: (i) ingreso único; (ii) ingreso principal (iii) ingreso complementario o (iii) ingreso equitativo. Si se observa el Gráfico 28, se puede distinguir que los empleados con un rol económico equitativo en el hogar, presentan una mayor tendencia a la no-regularidad (61.08%), seguidos por aquellos empleados que representan en único ingreso en su hogar (56.16%). En cambio, los empleados cuyo rol económico en el hogar es complementario presentan la mayor proporción de regularidad (45.23%). Este dato guarda relación con dos factores que se desarrollan más adelante, la composición del hogar y la distribución de las tareas del mismo.

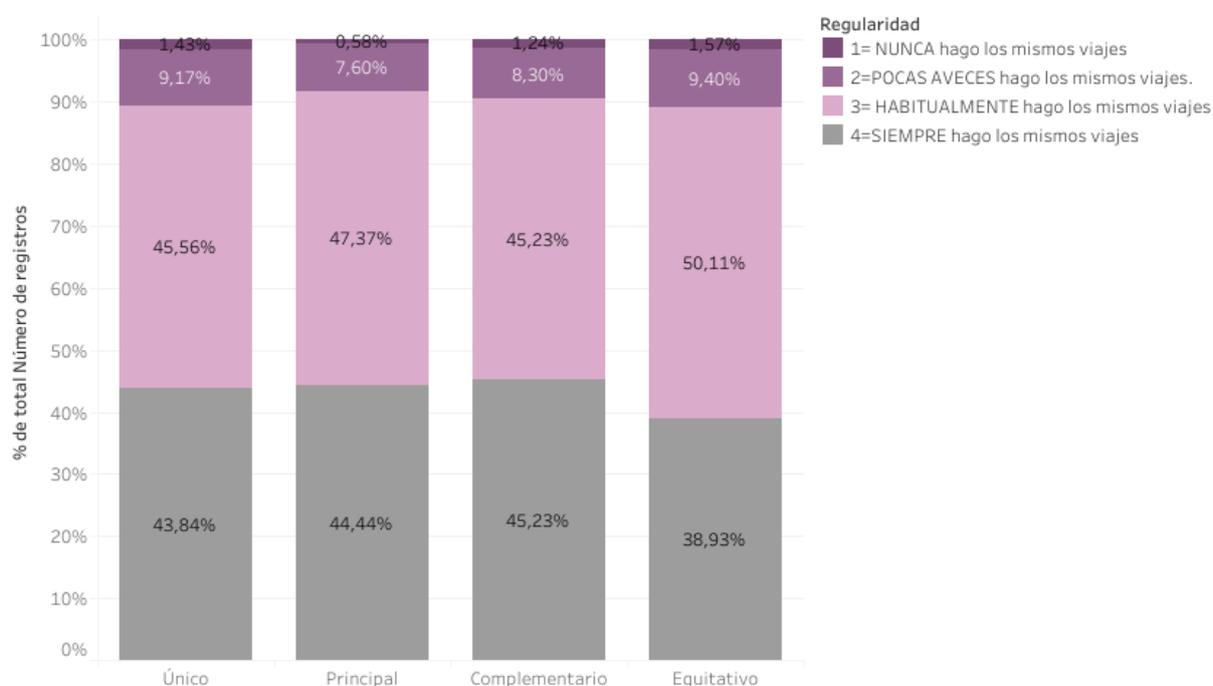


Gráfico 28 Condición de Regularidad según los tipos de ingresos en el hogar año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

Pasando al análisis del **perfil del hogar** en relación a su carácter no-regular, se consideraron dos indicadores clave: (i) rol del encuestado en el hogar y (ii) tipo de hogar que se clasifica a partir de tres variables: cantidad de integrantes, composición y perfil económico. Para poder

<sup>22</sup> Véase ANEXO 1. Formulario “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003” (Aón, 2013)

desarrollar estas variables se reconstruyó la estructura familiar a partir de las edades enunciadas en las respuestas a la pregunta nº 2 de la sección 2 de la encuesta<sup>23</sup>.

En relación al **rol del encuestado en el hogar**, se puede observar (Gráfico 29) una tendencia de mayor a menor regularidad en relación a la edad del encuestado. Los encuestados con mayor porcentaje de regularidad en sus viajes son los adultos jóvenes (44.29%) y los que presentan mayor porcentaje de sus viajes no-regulares son los adultos ancianos (75%). Esto refleja un primer indicio sobre como la carga de las responsabilidades del hogar sobre los miembros mayores, incide sobre sus prácticas de movilidad que varían con mayor frecuencia.

Con respecto al **tipo de hogar**, los resultados muestran que los hogares con mayor tendencia a la no-regularidad son los hogares de 1, 2 y 4 integrantes (Gráfico 29). Esto se relaciona, en el primer caso, con la libertad y flexibilidad que dispone una persona soltera para organizar sus horarios y sus actividades a lo largo del día. En cambio, los hogares compuestos por 4 integrantes son, por lo general, compuestos por dos padres y dos hijos lo cual implica una multiplicidad de actividades a lo largo del día y de la semana, consenso en cuanto a horarios y coordinación de viajes; factores que se ven acrecentados si ambos padres trabajan.

Cuando se analiza la composición del hogar (Gráfico 29), los hogares de tipo pareja-vincular y los hogares compuestos por jóvenes tienen los mayores niveles de no-regularidad (niveles 1, 2 y 3). Y los hogares compuestos por familias mixtas (padres hijos y abuelos- padres hijos y tíos- padres hijos y yernos) y por adultos son los que presentan un mayor porcentaje de sus itinerarios regulares. Esto muestra una inclinación de los grupos más jóvenes, y los hogares en crecimiento a modificar sus itinerarios con más frecuencia, vinculado con la mayor diversidad de actividades que desarrollan estos grupos, y una mayor predisposición a reuniones o salidas sociales durante la semana.

En relación al rol económico del hogar, al observar el Gráfico 29 se puede distinguir como los hogares con un único ingreso presentan una mayor tendencia a la no-regularidad, seguidos por los hogares con equitativos. Esto se vincula más adelante con los tipos de hogar y con el rol activo laboralmente de la mujer dentro de los mismos.

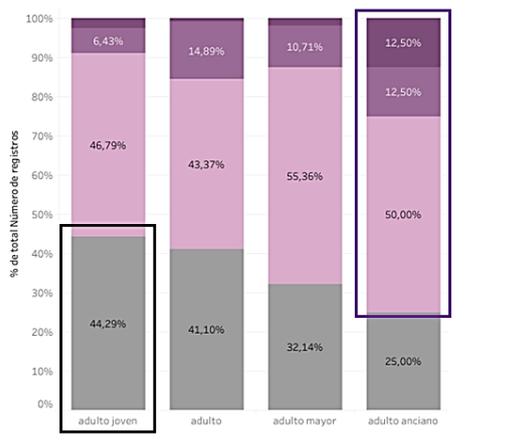
---

<sup>23</sup> Veáse ANEXO 1. Formulario “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003” (Aón, 2013)

## Perfil del hogar

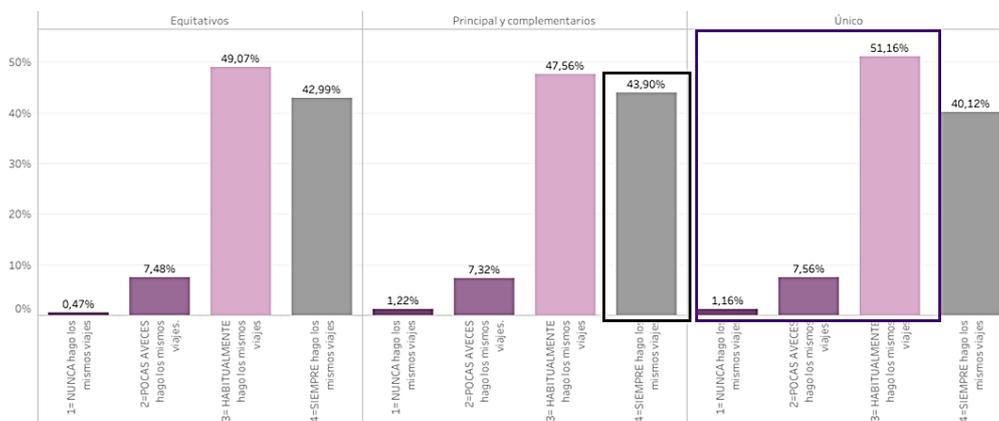
**Regularidad**  
 1= NUNCA hago los mismos viajes  
 2=POCAS AVECES hago los mismos viajes.  
 3= HABITUALMENTE hago los mismos viajes  
 4=SIEMPRE hago los mismos viajes

### (i) Rol del encuestado en el hogar

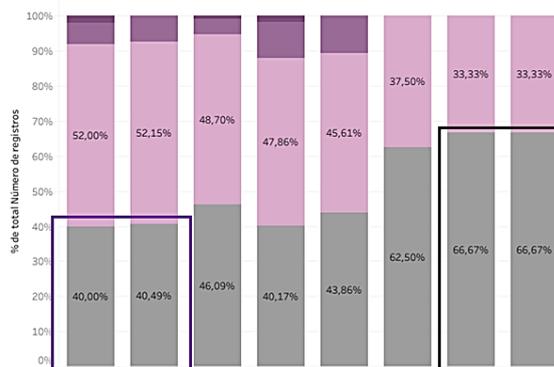


### (ii) Rol del encuestado en el hogar

#### Perfil económico del hogar



### Cantidad de integrantes del hogar



### Composición del hogar

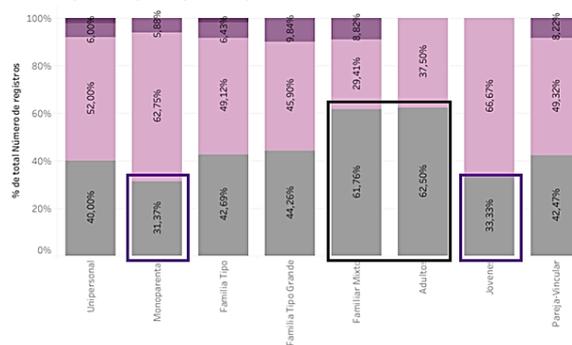


Gráfico 29 Condición de Regularidad según el perfil del hogar de los encuestados año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

Continuando con el análisis del **perfil de movilidad** de los hogares en relación a su carácter no-regular, se consideraron cuatro indicadores clave: (i) la localización residencial; (ii) el rol de movilidad del encuestado; (iii) el patrón modal de viaje y (iv) la tasa de motorización.

Reparando en la **localización residencial** de los encuestados empleados del sector público (Gráfico 30), se observa que el área cuya población muestra una mayor tendencia a la no-regularidad es el casco urbano (62.45%) y el área con mayor porcentaje de itinerarios regulares es el área de la periferia Oeste (48.65%). Esto se relaciona a la gran disponibilidad de programas y ofertas educativa-recreativas en el casco urbano, que fomentan una mayor diversidad de los itinerarios a lo largo de la semana.

Analizando el **rol de movilidad** de los encuestados (Gráfico 30), puede visibilizarse que aquellos empleados con un rol activo en su movilidad (ya sea que conduzcan su auto, su moto o bicicleta o caminen) tienen un mayor porcentaje de viajes no-regulares (61%), esto se relaciona con la flexibilidad y la capacidad de manejo de su propio recorrido de viaje, en cambio los empleados con un rol pasivo (acompañantes o pasajeros) dependen de otros para trazar su viaje.

Con respecto al **patrón modal** (Gráfico 30) de los itinerarios, la tendencia indica que los encuestados que realizan sus viajes en modos no motorizados desarrollan un recorrido más variable (75%), seguido por los modos motorizados no-masivos (57.2%) y por último, los modos motorizados masivos (54.04%). Esta tendencia se vincula directamente con la flexibilidad admitida por cada modo. Los viajes en bicicleta y a pie permiten modificar el recorrido, realizar paradas intermedias; el auto también permite esto, pero tiene restricciones con respecto al estacionamiento. Los modos masivos no permiten dictaminar ni los recorridos ni los horarios en que se desarrollan, de allí el carácter más regular o “fijo” de dichos modos.

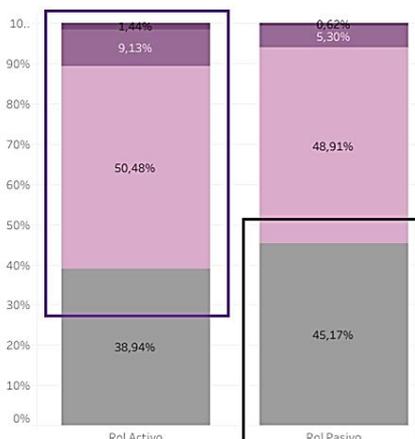
Pasando específicamente al caso del auto particular (Gráfico 30), al analizar la variación de la regularidad a partir de la **tasa de motorización** en los hogares se puede observar que los hogares con un único vehículo son los que presentan la mayor variación en sus itinerarios (60.48%), esto se relaciona con la exigencia en la coordinación y la dependencia que se genera entre los individuos por disponer de un único vehículo para resolver múltiples itinerarios.

Esta primera aproximación permite comenzar a visibilizar la preponderancia de la no-regularidad en las prácticas de movilidad de los habitantes, la incidencia del tamaño y la composición del hogar en la diversidad de las actividades y los roles en juego dentro del hogar en relación al trabajo productivo (ingresos) y reproductivo (trabajo de cuidado). Estas variables se reflejan en los modos de transporte utilizados por los hogares que buscan una mayor flexibilidad capaz de adaptarse a los ritmos de vida contemporáneos.

## Perfil de movilidad

- Regularidad**
- 1= NUNCA hago los mismos viajes
  - 2=POCAS AVECES hago los mismos viajes.
  - 3= HABITUALMENTE hago los mismos viajes
  - 4=SIEMPRE hago los mismos viajes

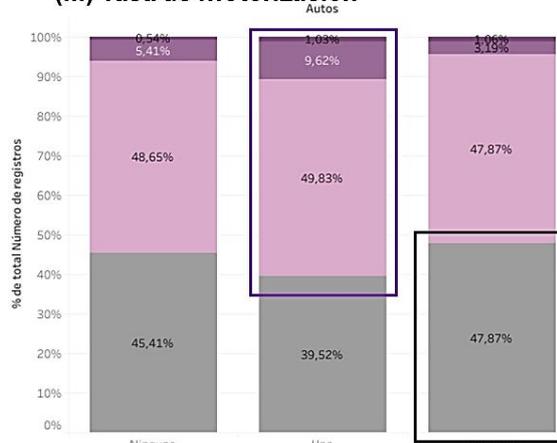
### (i) Rol de movilidad del encuestado



### (ii) Patrón modal



### (iii) Tasa de motorización



### (i) Localización residencial

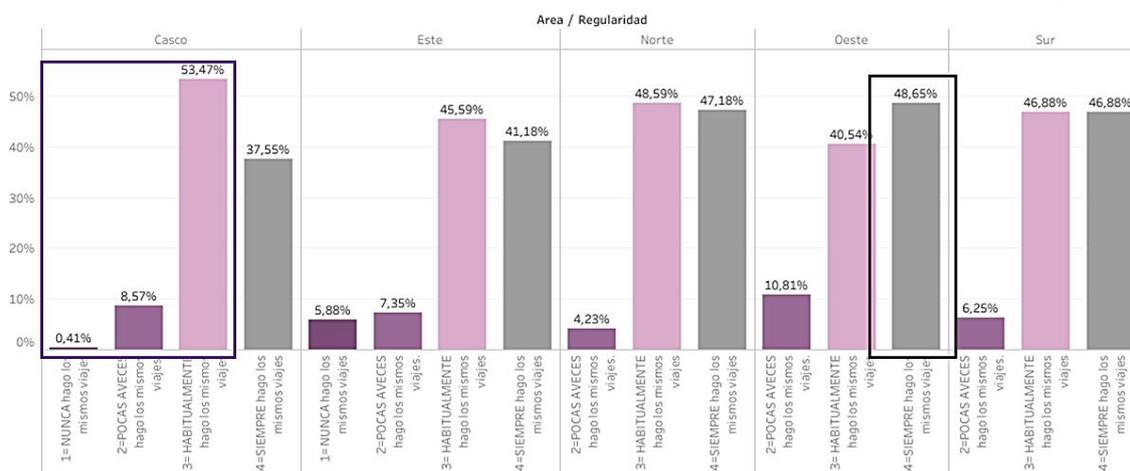


Gráfico 30 Condición de Regularidad según perfil de movilidad de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

## 2. CARÁCTER RELACIONAL

A continuación, se desarrollan las sub-variables en torno al carácter relacional de los itinerarios de movilidad de los empleados del sector público del Partido de La Plata. En primer

lugar, se abordan a) las actividades, y como su multiplicidad produce una movilidad poligonal, luego se examina como la suma de varios b) integrantes repercute en una movilidad interdependiente. y, por último, se analiza como la multiplicidad de c) modos de transporte inciden en un itinerario multimodal más complejo.

### a) Actividades

Tomando como base del análisis los esquemas de horario-actividad desarrollados por los encuestados, se consideraron en la conformación de esta variable todas las actividades a las que hace referencia en sus motivos de viaje (trabajo, estudio, salud, compras y trámites, llevar/traer hijos, otros). Si el itinerario incluye una sola actividad se considera pendular, si en cambio se compone por 2 o más actividades, se considera poligonal, característica clave para un itinerario relacional. La muestra de los encuestados refleja que un 48.84% realiza 3 o más actividades por día y un 32.02% realiza al menos dos actividades durante el día, como consecuencia, un 80.86% de los encuestados presenta un itinerario poligonal (Gráfico 31).

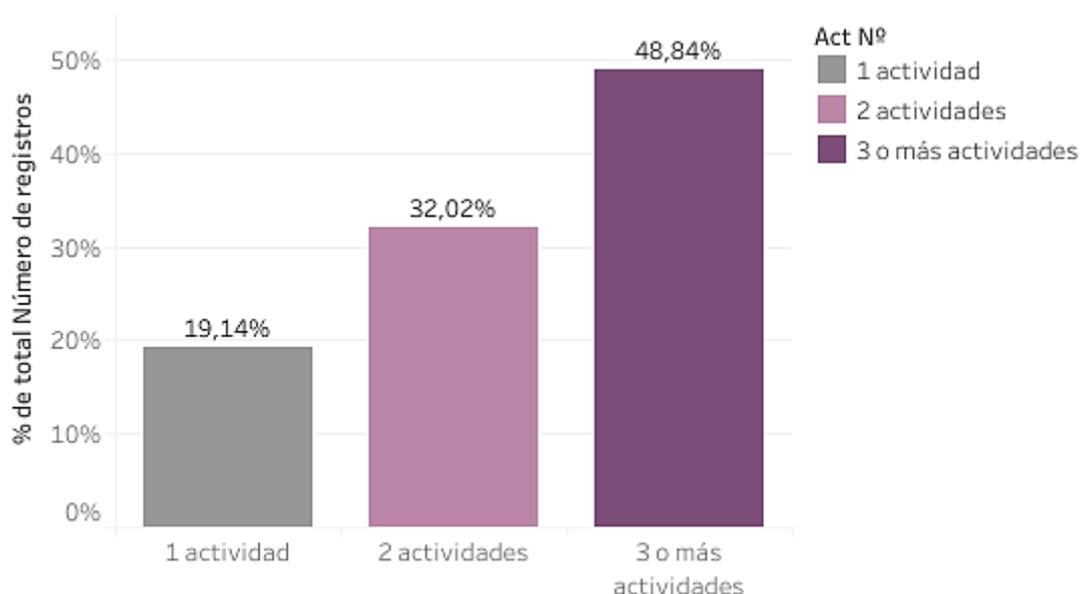


Gráfico 31 Cantidad de actividades desarrolladas en el itinerario de viaje de los encuestados, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

El análisis sobre el carácter poligonal de los itinerarios se desarrolla a partir de los siguientes aspectos: el **género** del encuestado, su **perfil laboral**, el **perfil del hogar** (tamaño y composición) y el **perfil de movilidad** del encuestado (localización residencial, modo de transporte y tasa de motorización del hogar).

Al observar como varían las actividades según el **género del encuestado**, puede distinguirse que las mujeres tienen una mayor tendencia a realizar múltiples actividades durante el día con un 82.41% de sus itinerarios poligonales, en contraste con el hombre, cuyos itinerarios tienen un carácter poligonal en el 78.38% de los casos (Gráfico 32). En relación a su **perfil laboral** se observa a partir del rol económico en el hogar (Gráfico 34Gráfico 20), que los trabajadores que realizan más actividades en sus itinerarios (3 o más actividades) son los que tiene un rol económico complementario en el hogar (58.84%), seguidos por los empleados con ingresos equitativos (53.59%). Contrario a la tendencia del carácter no-regular, los roles con menor peso en las tareas productivas (trabajo), por lo general son los encomendados a realizar tareas del tipo reproductivo (compras, trámites, entre otros), que en muchos de los casos corresponden a las mujeres, de allí la multiplicidad y diversidad en las actividades de sus itinerarios.

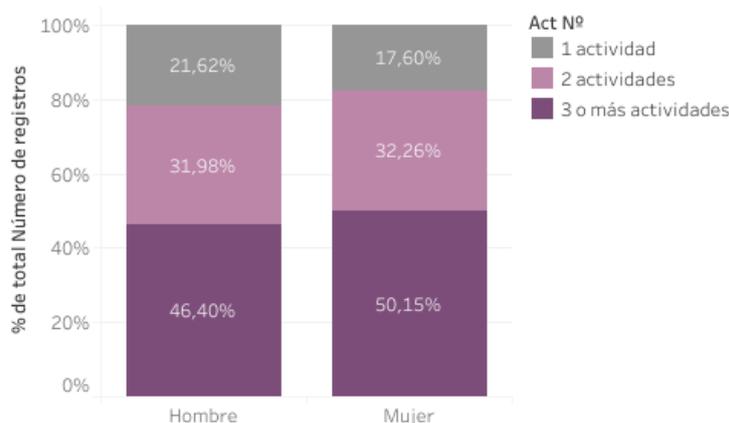


Gráfico 32 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según género, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

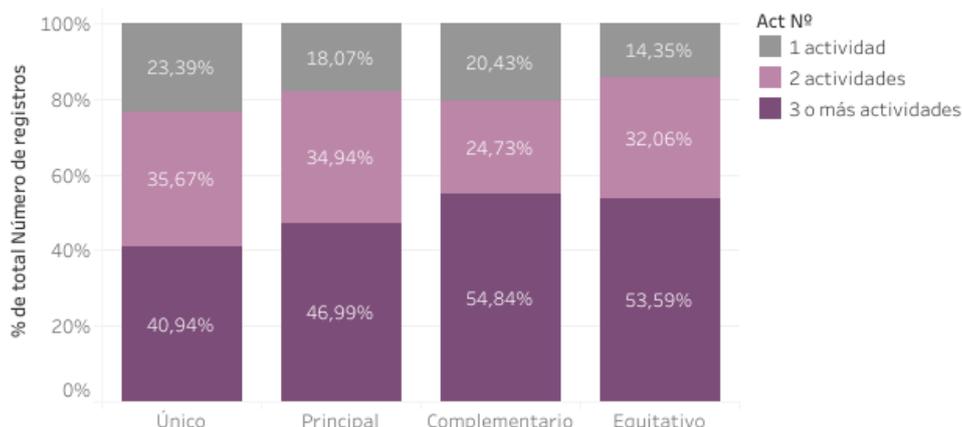


Gráfico 33 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según rol económico del encuestado, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

Pasando al análisis del **perfil del hogar**, en relación a su carácter relacional, se consideraron dos indicadores clave: (i) rol del encuestado en el hogar y (ii) tipo de hogar que se clasifica a partir de tres variables: cantidad de integrantes, composición y perfil económico.

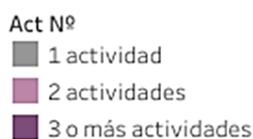
Analizando el **rol del encuestado en el hogar** (Gráfico 34), se puede reconocer una tendencia similar a los itinerarios no-regulares, los encuestados de mayor edad (+76) son los que realizan la mayor cantidad de actividades. Los adultos jóvenes tienen el menor porcentaje de itinerarios con 3 o más actividades (45.39%), pero esto se debe también a la poca carga que asumen en los hogares donde conviven con sus padres y ellos son los que se encargan de las tareas de cuidado del hogar.

Tomando el análisis del **tipo de hogar**, con respecto a la cantidad de integrantes, puede apreciarse una curva ascendente de los hogares de menor a mayor cantidad de integrantes, el mayor porcentaje de itinerarios con 3 o más actividades (Gráfico 34), son los de 7 y 8 integrantes (66.67%) y los que tienen un menor porcentaje de itinerarios con 3 o más actividades son los hogares de 2 integrantes (37.50%). Sin embargo, los hogares con mayor porcentaje de itinerarios poligonales (2 o más actividades), son los hogares de 3,4 y 5 integrantes, con un promedio del 85% de los viajes en los tres casos. Esto demuestra una clara tendencia de los hogares de mayor tamaño a desarrollar una mayor cantidad de actividades, tendencia que se relativiza en los hogares de 6 o más integrantes que, al no poder transportarse todos juntos de manera simultánea, dividen sus itinerarios y sus respectivas actividades.

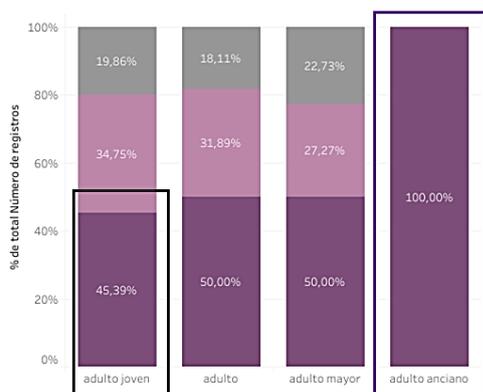
Por otro lado, al considerar la composición del hogar (Gráfico 34), la tendencia de los hogares de mayor tamaño se repite, y se concentra particularmente en los hogares con hijos (familia tipo y familia tipo grande), esto pone en evidencia el carácter relacional que dichos hogares presentan y como coordinan sus diferentes actividades en los mismos viajes a lo largo del día.

En relación al rol económico del hogar, si se observa el Gráfico 34Gráfico 29 se puede distinguir como los hogares con ingresos equitativos son los que realizan mayor cantidad de actividades en sus itinerarios, 52.70% de los encuestados realizan 3 o más actividades a lo largo de su día. Esta tendencia decrece en el caso de los hogares con un ingreso principal y otros complementarios, y particularmente para los hogares de un único ingreso, indicando que los hogares con menor posibilidades de ingresos tienden a realizar menos actividades.

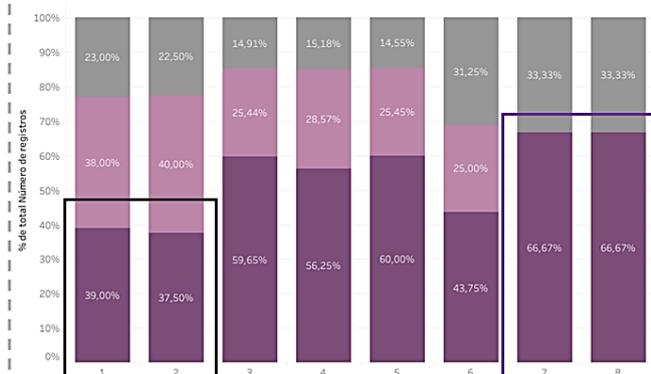
### Perfil del hogar



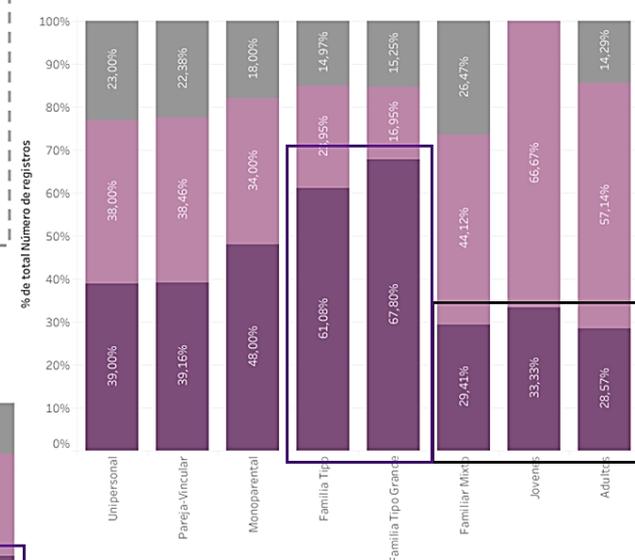
#### (i) Rol del encuestado en el hogar



#### Cantidad de integrantes del hogar



#### Composición del hogar



#### (ii) Rol del encuestado en el hogar

##### Perfil económico del hogar

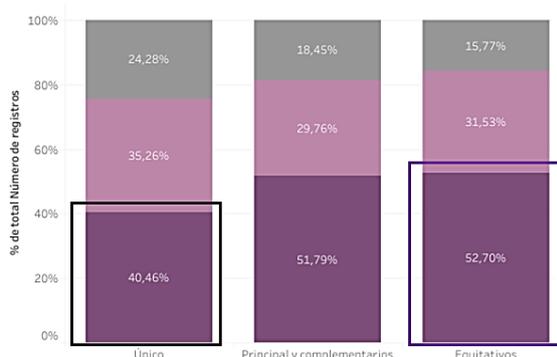


Gráfico 34 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según perfil hogar, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

El análisis del **perfil de movilidad** de los hogares en relación a su carácter relacional, se desarrolla a partir de cuatro indicadores clave: (i) la localización residencial; (ii) el rol de movilidad del encuestado; (iii) el patrón modal de viaje y (iv) la tasa de motorización.

En relación a su **localización residencial**, se destaca en primer lugar el área Norte como el sector donde se desarrollan el mayor porcentaje de 3 o más actividades por itinerario (46.27%), esto se vincula el nivel de ingreso de sus residentes y la alta tasa de motorización

que los habilita a desarrollar más actividades. Sin embargo, el sector con mayor porcentaje de viajes poligonales en total es el área Oeste (83.78%). La tendencia general en todas las áreas es a desarrollar itinerarios de carácter poligonal, ya sea porque la proximidad dentro del Casco permite vincular varios destinos, como por la necesidad de los trabajadores que residen en la periferia de resolver sus itinerarios una mayor cantidad de actividades a la ida o de vuelta del trabajo.

Al observar el **rol de movilidad del encuestado** (Gráfico 35) se destacan aquellos empleados con un rol activo en su movilidad (ya sea que conduzcan su auto, su moto o bicicleta o caminen), ya que tienen un mayor porcentaje de viajes poligonales (84.77%), esto se relaciona con la flexibilidad y la capacidad de manejo de su propio recorrido de viaje. En cambio, los empleados con un rol pasivo (acompañantes o pasajeros) dependen de otros para trazar su viaje y eso les impide realizar otras actividades a lo largo de su recorrido. Sin embargo, ambos roles presentan una mayoría de itinerarios poligonales.

En relación al **patrón modal** (Gráfico 35), se puede observar como los patrones motorizados no-masivos (auto y moto) tienen una mayor tendencia a las trayectorias poligonales (83.86%) y los no motorizados son los que presentan el menor porcentaje (37.21%). Esto puede relacionarse con que los modos motorizados no masivos permiten cubrir grandes distancias, como el resto de los modos motorizados, pero tienen la flexibilidad de horarios y trayectorias de los modos no motorizados (bici, caminata). Estos últimos, a pesar de su flexibilidad, tienen un límite con respecto a las distancias que los habitantes son capaces de recorrer.

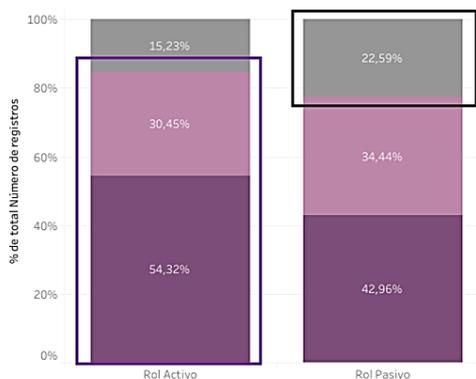
En relación a los modos motorizados no masivos, dicha tendencia se corresponde cuando se analiza la **tasa de motorización** en relación a la cantidad de actividades (Gráfico 35), a medida que aumenta la cantidad de autos en el hogar, se acrecienta el porcentaje de itinerarios con trayectoria poligonal. Este aspecto se acentúa en los itinerarios con 3 o más actividades, pasando de 41.42% para los hogares sin auto, a 50.77% para los hogares con un auto y 54.76% en los hogares con 2 o más autos.

## Perfil de movilidad

Act N°

- 1 actividad
- 2 actividades
- 3 o más actividades

### (i) Rol de movilidad del encuestado



### (ii) Patrón modal



### (iii) Tasa de motorización



### (i) Localización residencial

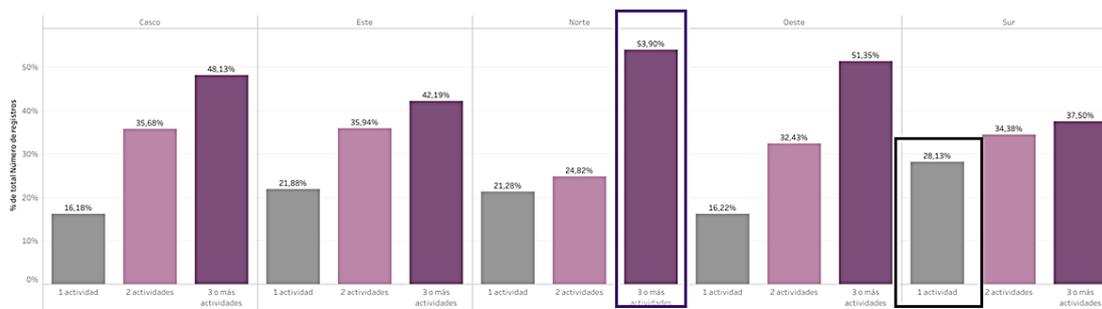


Gráfico 35 Cantidad de actividades en el itinerario de viaje según perfil de movilidad, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

## b) Integrantes del hogar

Tomando como base del análisis las preguntas sobre las actividades principales y secundarias desarrolladas a lo largo del día, se consideran que el itinerario posee un carácter relacional cuando evidencia actividades que involucran a otros miembros, por dentro o por fuera del hogar, como llevar y traer hijos, realizar visitas, entre otras.

Al observar las actividades principales del itinerario de los encuestados (Gráfico 36), el trabajo fuera del hogar es la actividad predominante (88.89%). Pero, al analizar las actividades secundarias de los itinerarios (Gráfico 37), se observa una mayor diversificación en las actividades, particularmente en relación a las tareas de cuidado del hogar, como llevar y traer hijos (11.89%) y realizar visitas a otras personas (1.51%). Estos primeros valores indicarían un carácter grupal reducido dentro de los itinerarios, sin embargo, al preguntar específicamente por las actividades de los hijos, un 48% de los encuestados manifestaron llevar o traer a sus hijos a algún tipo de actividad (educativa o no), al menos una vez en el transcurso de la semana. Este dato permite evidenciar el carácter relacional en los itinerarios de movilidad de los encuestados.

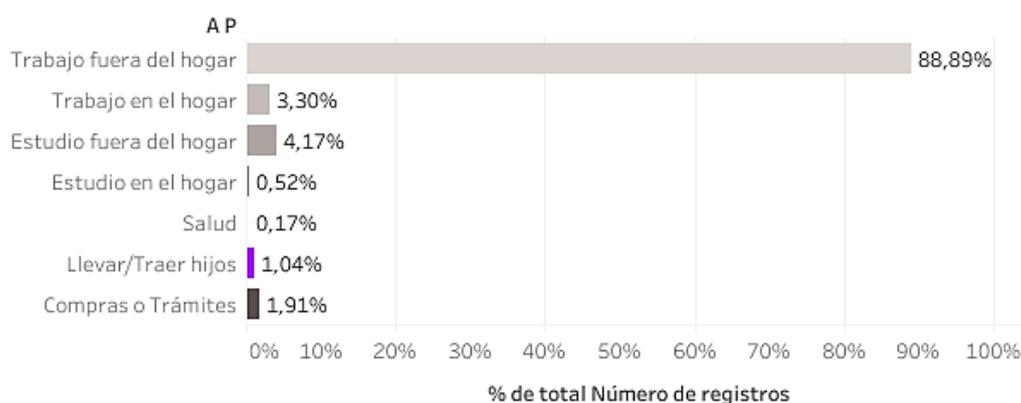


Gráfico 36. Actividad principal desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

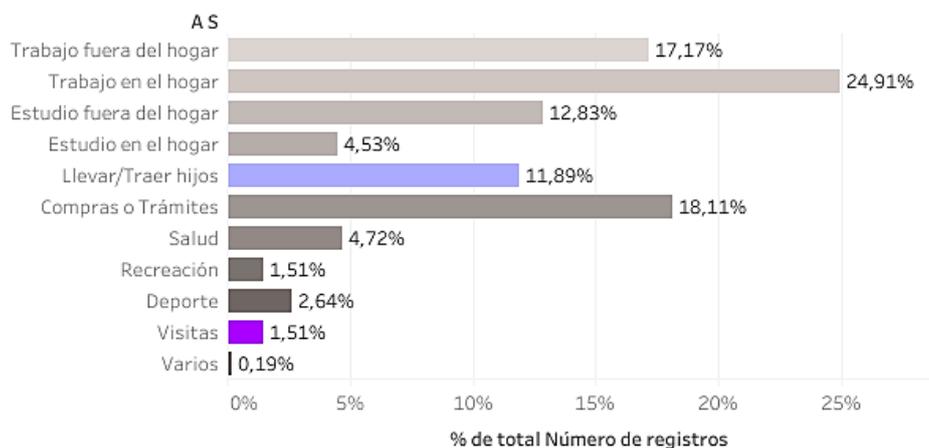


Gráfico 37 Actividad secundaria desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

### c) Modos de transporte

Tomando como base del análisis los modos de transporte utilizados en el viaje al trabajo declarados por los encuestados, la presente variable considera que un itinerario que incluye varios modos de transporte conectados, implica una mayor coordinación y organización de los tiempos y lo constituye un itinerario relacional.

En relación a los datos expresados en la encuesta, un 85.73% de los encuestados señalo un único modo de transporte para realizar su viaje, mientras que el 14.27% restante utiliza varios modos combinados durante su itinerario de viaje (Gráfico 38). Esto puede deberse a un sesgo en la forma de registro de la respuesta en esta encuesta que no permitía explicitar si habían utilizado más de un ramal de colectivo para realizar su itinerario.

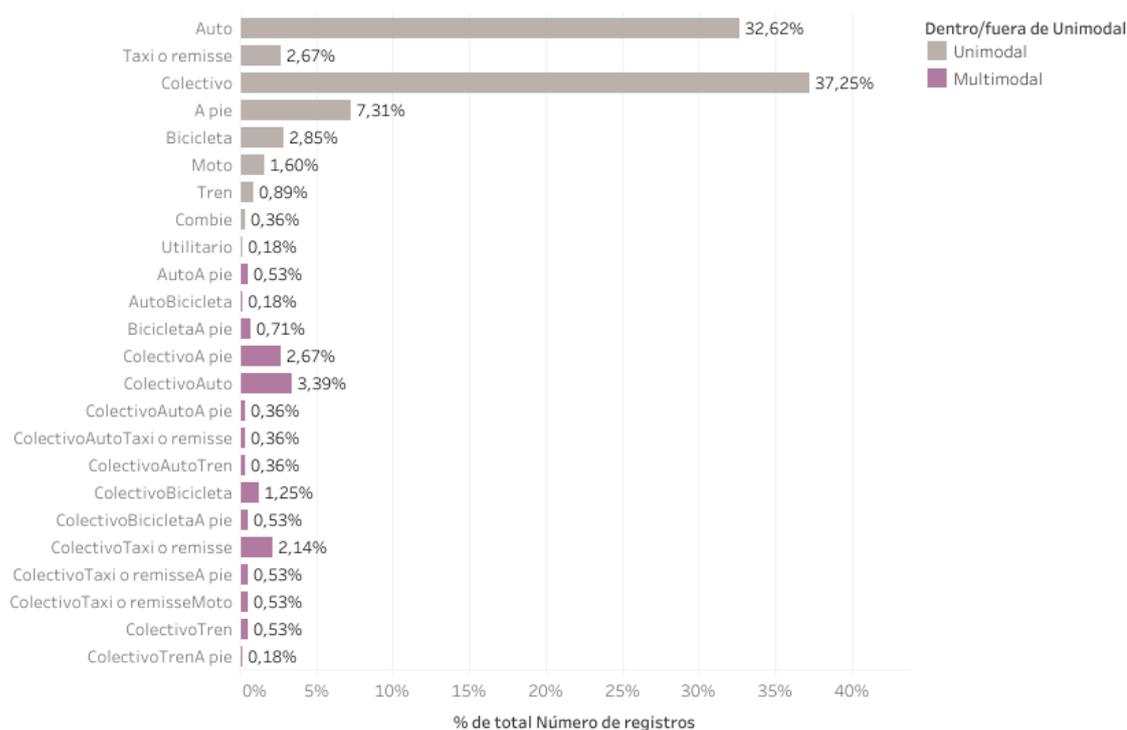


Gráfico 38 Modos de transporte utilizados por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

En resumen, el carácter relacional es una variable preponderante en los itinerarios de movilidad de los empleados del sector público. El tamaño y la composición del hogar influyen en la cantidad y la diversidad de las actividades a desarrollar a lo largo del día. A su vez, el nivel de ingreso y la localización residencial de los hogares se presentan como variables clave para comprender la cantidad de actividades que un hogar puede, y está dispuesto, a enfrentar en su movilidad cotidiana.

El abordaje a escala macro desarrollado en este capítulo permitió, a partir de una fuente secundaria de información cuantitativa, ir profundizando sobre la complejidad de las prácticas de movilidad actuales a partir de dos niveles de análisis, el partido de La Plata y los empleados del sector público.

El análisis a nivel partido de La Plata ofreció una mirada contextual sobre los patrones modales de movilidad diferenciados según el área del partido, vinculándolos al mismo tiempo con los procesos de expansión urbana en la ciudad. La movilidad al trabajo en el partido representa el 65% del total de los viajes diarios y la mayoría son realizados en transporte público y automóvil particular. Esto se vincula principalmente con la tendencia de los hogares más grandes a asentarse en la periferia de La Plata, lo cual acrecienta las distancias en sus viajes, obligándolos a resolverlos a través de modos motorizados. Con respecto a los factores de complejidad analizados a nivel del partido puede afirmarse que la muestra relevada presenta una mayoría de encuestados con itinerarios no-regulares (58%) y relacionales (75.65%), dejando en evidencia el proceso de complejización de los itinerarios de movilidad cotidiana en la actualidad.

Por otro lado, el análisis sobre la muestra de encuestas de los empleados que trabajan en el sector público posibilitó una mayor profundización sobre los variables que inciden sobre la complejidad de los itinerarios. Dichos análisis visibilizaron la predominancia de la no-regularidad en las prácticas de movilidad de los habitantes y la incidencia del género, el hogar y los patrones de movilidad dicha condición. El carácter relacional, por otro lado, se ve influenciado fuertemente por el tamaño y la composición del hogar, que repercuten en la cantidad y la diversidad de las actividades a desarrollar a lo largo del día. La localización residencial de los hogares se presentó como una variable clave para comprender la cantidad de actividades que un hogar puede, y está dispuesto a enfrentar en su movilidad cotidiana. Estas tendencias se reflejan particularmente en los modos de transporte utilizados por los hogares de gran tamaño, que buscan una mayor flexibilidad, capaz de adaptarse a las necesidades de sus ritmos de vida multipropósito y relacionales.

# **CAPÍTULO 5      EL CENTRO ADMINISTRATIVO GUBERNAMENTAL. ABORDAJE A ESCALA MICRO**



## 5.1. LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES.

El CAG es un conjunto de edificios gubernamentales situados frente a la Plaza Moreno (Fotografía 1), en la ciudad de La Plata. El conjunto, localizado entre las calles 11 y 12 y las avenidas 51 y 53, se emplaza en el centro geográfico de la ciudad (Cartografía 7) y está conformado por la Torre I “Dr. Alejandro Korn” y la Torre II “Ing. Luis Monteverde”, construcciones gemelas y simétricas que flanquean el Palacio Municipal. Funcionalmente las torres se organizan en tres subsuelos, una planta baja de recepción, un entrepiso y dieciséis pisos de oficinas. En cuanto a las dependencias administrativas que funcionan en las mismas se pueden distinguir en la Torre I a las oficinas dependientes del Municipalidad de La Plata, la Dirección General de Escuelas y los Ministerios de Gobierno y Asuntos Agrarios; y en la Torre II se alojan el Honorable Tribunal de Cuentas, Radio Provincia y los Ministerios de Economía y Acción Social, con sus respectivas subsecretarías.



*Fotografía 1 Edificios del Centro Administrativo Gubernamental en el centro de La Plata. Registro propio, 30 de julio 2018.*

A fines de la década de 1960, la burocracia del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires había crecido de tal manera que los edificios oficiales no alcanzaban a dar espacio para todas las oficinas. En 1970, a través del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, comenzó a estudiarse la construcción de un centro que concentrara el espacio disperso de varios ministerios y secretarías. La falta de espacios libres en el área central de la ciudad y el deseo de no emplazar edificios oficiales en sectores eminentemente residenciales que dificulten su accesibilidad, hizo que se optara finalmente por dos predios iguales y simétricos en torno al edificio de la Municipalidad.



*Cartografía 7 Localización torres del Centro Administrativo Gubernamental en el Casco Urbano de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a imágenes Google Earth, edificios administrativos relevados por el Atlas Metropolitano (2000) y red vial jerarquizada López (2015).*

En el mes de enero de 1971 se realizó un concurso nacional de anteproyectos con el patrocinio de la Federación Argentina de Arquitectos, a fin de seleccionar el anteproyecto para la realización de esta obra, que fue adjudicada el 19 de mayo de 1971 al equipo de arquitectos compuesto por Juan Manuel Llauró, José Antonio Urgell, Antonio Antonini, Gerardo Schon y Eduardo Zemborain. La obra comenzó en los años siguientes, a pesar de la inestabilidad política y alternancia de democracia y dictadura. Tras muchas dificultades en su ejecución, el conjunto fue terminado finalmente en el año 1987, ya de vuelta en democracia (Llauró, Urgell, Antonini, Schon, & Zemborain, 1987).

Durante los 17 años que tardó en construirse la obra, y los 30 años posteriores a su inauguración, una parte de la población que residía y trabajaba en el casco, se asentó en sectores más y más alejados en las periferias, como se ha evidenciado en el capítulo anterior. La intención inicial del proyecto de concentrar los puestos de trabajo en un lugar céntrico y accesible, tanto para el auto como los peatones, contrasta fuertemente con la situación actual. Congestión vehicular, particularmente en las horas pico y dificultades para encontrar estacionamiento en sus proximidades son algunas de las principales características asociadas al área donde se localizan las torres actualmente (Fotografía 2).



Fotografía 2. Congestión vehicular esquina Torre II, 12 y 54, La Plata. Registro propio, 15 de noviembre 2018.

Las políticas de descentralización impulsadas por el gobierno provincial a principios del año 2010 otorgaron mayores herramientas a las delegaciones en las periferias de La Plata (Cartografía 8), permitiendo resolver una parte de los trámites municipales en dichos centros comunales (Ámbito financiero, 2012). Sin embargo, dicha descentralización no se aplicó a los puestos de trabajo administrativos, que permanecieron en su mayoría, en el casco urbano de la ciudad.



Cartografía 8. Delegaciones municipales y centros comunales Partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a relevamiento Google Earth y Mapa de delegaciones de la Municipalidad de La Plata.

El CAG aloja dependencias gubernamentales municipales y provinciales y diferentes perfiles de empleados público administrativos. Entre los diferentes perfiles de empleado se pueden identificar, por un lado, aquellos que realizan tareas de carácter administrativo: atención al público, recepción de expedientes, entre otras cosas; por otro lado, los empleados que conforman los equipos técnicos que trabajan en la gestión del gobierno y los puestos jerárquicos que manejan la gestión en sus diferentes niveles. Es importante considerar también aquellos empleados públicos que realizan tareas de mantenimiento técnico, limpieza y servicios en las torres. Esto indica una variedad de tipos de empleo que coexisten y viajan diariamente a este centro de trabajo.

## **5.2. MOVILIDAD POR TRABAJO DE LOS EMPLEADOS DEL CAG**

Los datos proporcionados por las encuestas de movilidad (Aón,2013) para la población del CAG, reflejan una muestra heterogénea en términos espaciales y socioeconómicos. La georreferenciación de la localización residencial de los encuestados refleja una gran dispersión de los empleados en todo el territorio del partido, evidenciados luego en sus itinerarios y perfiles de movilidad. A su vez, la distribución entre las diferentes categorías de hogar de la muestra facilita el abordaje sobre diferentes perfiles y composición de familias. El análisis que se desarrolla a continuación se basa primordialmente en los datos de las encuestas, sin embargo, se incorporan comentarios y opiniones relevados a partir de las entrevistas a los empleados, como un primer acercamiento al abordaje complementario de dichas técnicas.

La definición del **perfil de movilidad** de los empleados del CAG fue una de las variables donde se pudo observar más claramente el modo en que las encuestas y las entrevistas se complementaron para aportar una mejor explicación al comportamiento de los usuarios. El transporte público sobresale como el primer modo de transporte utilizado por la muestra de los empleados del CAG, con un 46% de usuarios, le sigue el auto particular, con el 34% de la muestra (Gráfico 39).

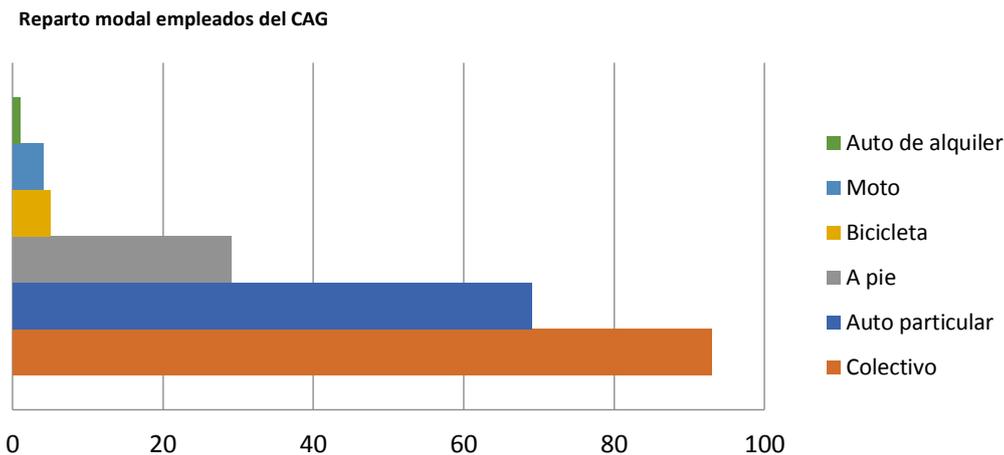


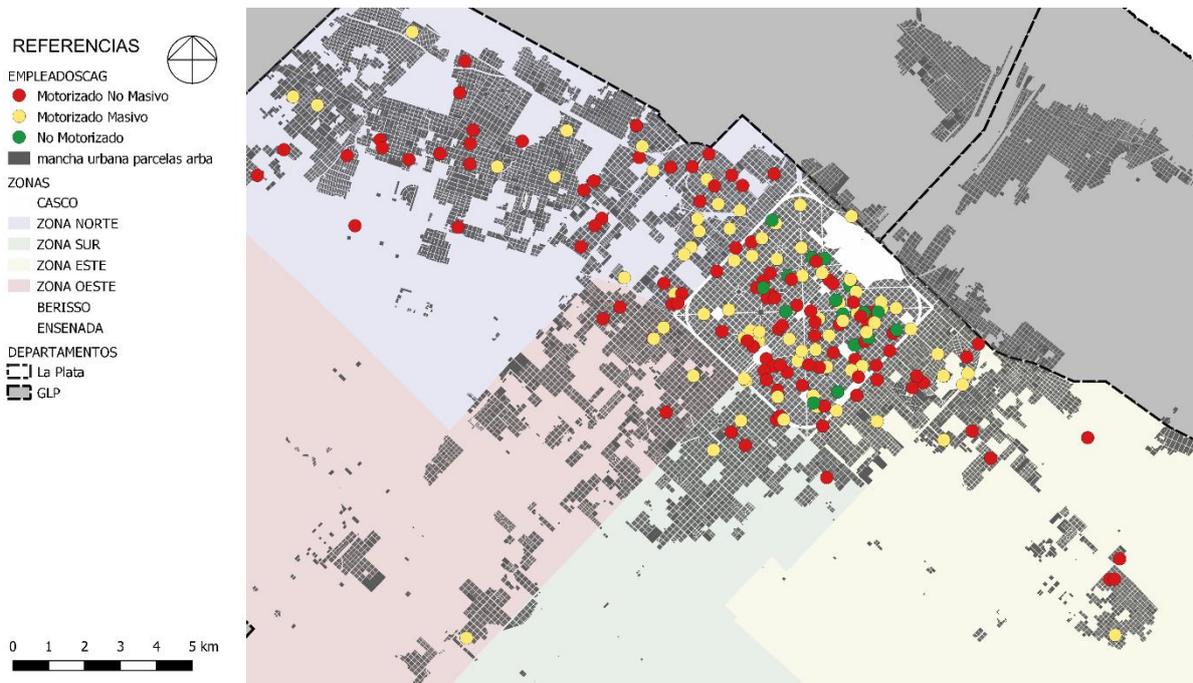
Gráfico 39. Perfil de movilidad de los empleados del CAG. Fuentes: Elaboración propia en base a los datos de la "Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013)

Las entrevistas permitieron comprender mejor las decisiones detrás de la elección sobre el modo de transporte en el cual viajan los empleados a su trabajo. En el caso de los usuarios que utilizan el transporte público, su elección se basa no tanto en las virtudes o la calidad del sistema de transporte, sino más bien en los detrimentos que sufren al viajar con el auto al trabajo. La dificultad para encontrar un estacionamiento, los altos costos, el estrés al manejar por la ciudad, son algunas de las razones que llevan a los empleados a optar por el transporte público.

Aquellos que priorizan el uso de automóvil, lo hacen para poder coordinar los itinerarios tanto con otros miembros de su familia, como con otros trabajos por fuera de las torres. Pero, la mayoría de ellos no viajan en auto como conductores, sino como acompañantes, esto se debe a un problema subrayado incansablemente en las entrevistas, el estacionamiento. Los entrevistados hicieron énfasis en el gasto de tiempo y dinero que implica encontrar un estacionamiento en ese sector de la ciudad, al tratarse no solo del centro geográfico, sino también comercial, cultural, judicial y administrativo. Es por ello que aquellos que pueden ser llevados por otro familiar al trabajo, prefieren dicha alternativa, o en el caso de ser los conductores del auto, optan por estacionarlo en un rango de seis, siete y hasta 10 cuadras del CAG, porque no consiguen otro estacionamiento cerca, o porque no quieren afrontar los gastos del aparcamiento medido.

Si se observa el patrón modal de viaje en relación a la localización residencial de los encuestados (Cartografía 9) cobra relevancia el factor de la distancia, el 52% de los empleados residen dentro del casco fundacional y el restante 48% se divide entre los distintos sectores de la periferia platense. Los únicos encuestados que manifiestan poder caminar o ir

en bicicleta hacia su lugar de trabajo son aquellos que residen dentro del casco urbano de la ciudad. Inclusive dentro del casco existen algunos factores que desalientan estas prácticas de movilidad. Como señalan algunos de los entrevistados, el estado de las calles de la ciudad, las inclemencias del clima, incluso impedimentos al caminar y sensación de inestabilidad, los limita y fomenta su elección hacia modos de transporte motorizados.



Cartografía 9. Patrón modal de movilidad de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

En relación a la cantidad de integrantes en el hogar, la muestra indica una mayoría de hogares de familia tipo, 3 o 4 integrantes (41%), seguido por los hogares de dos personas (27%), hogares de un solo integrante (21%), un 8% de hogares con cinco personas y finalmente un 3% de hogares de seis o más integrantes (Gráfico 40). Al observar la localización residencial de los encuestados dentro de la ciudad (Cartografía 10), puede afirmarse de que las familias con mayor cantidad de integrantes se encuentran a las afueras del casco urbano, en áreas periféricas. Esto se relaciona con diversos factores de carácter habitacional y económico señalados por varios de los entrevistados en las torres. Cuando se les preguntó sobre sus razones para residir en su actual localización, la mayoría de los casos afirman que una de las razones que los impulsaron a mudarse por fuera del área central, fue el poder adquirir una casa propia para su familia. Los más jóvenes, en cambio, priorizaron aspectos como la proximidad, la disponibilidad de actividades de recreación y el acceso rápido a los diferentes modos de transporte.

### Categorías de Hogar

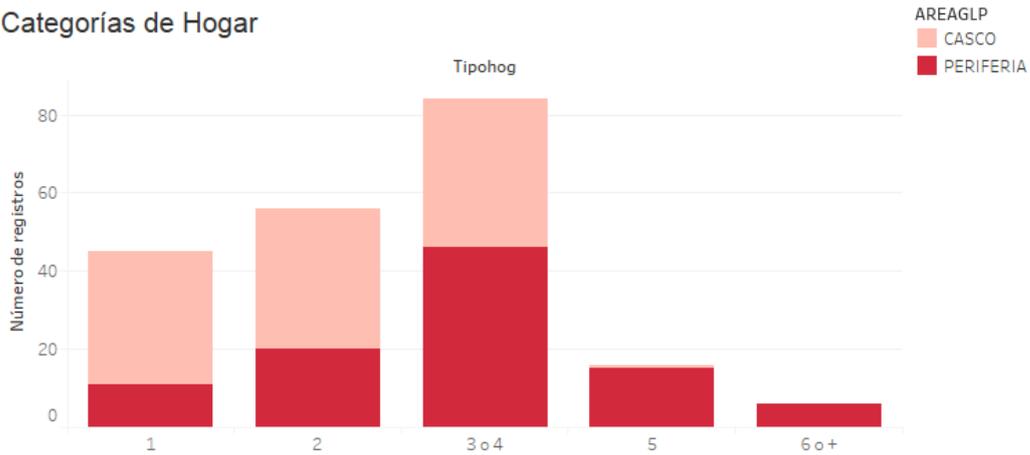
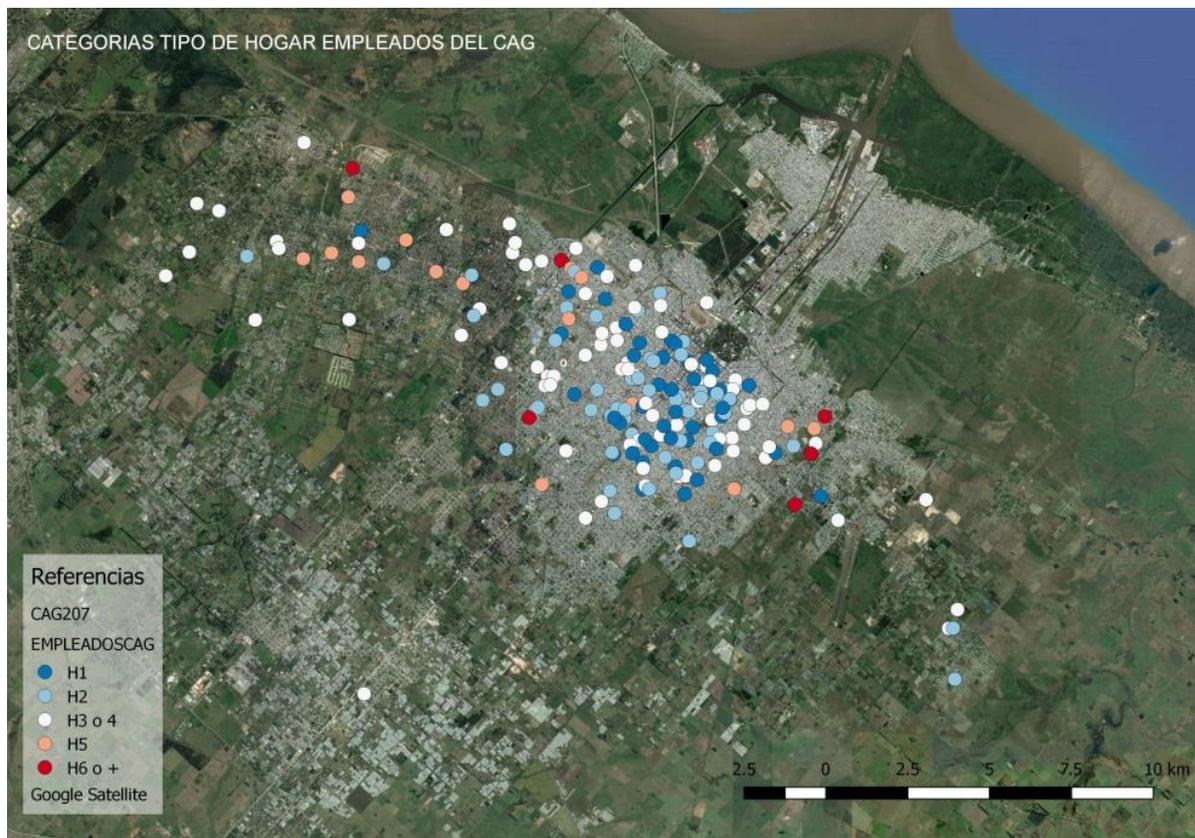


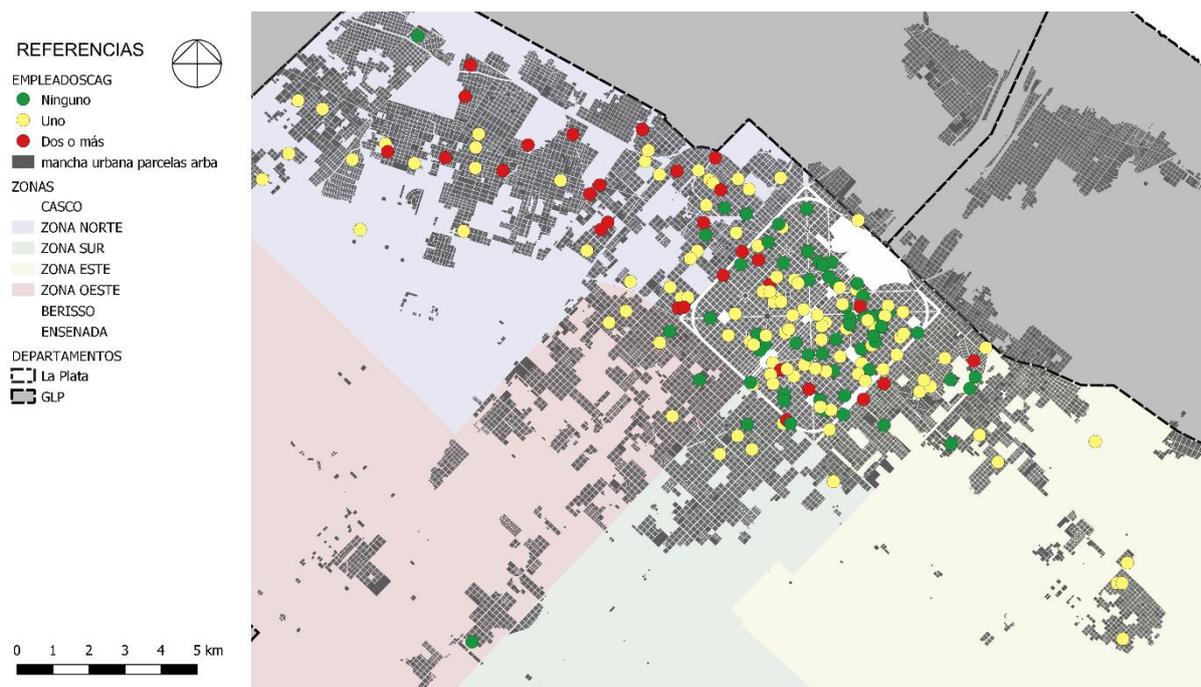
Gráfico 40. Cantidad de Integrantes por hogar de los encuestados de las torres del CAG según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)



Cartografía 10. Cantidad de Integrantes por hogar de los encuestados de las torres del CAG, georeferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a Imágenes de Google Earth 2016 y en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

Al vincular la localización de los hogares y la tasa de motorización de los empleados, se encuentra una clara tendencia a la disponibilidad de uno o más autos en los hogares por fuera del casco fundacional (82.80%) y en la ciudad en general (64.15%) (Cartografía 11). Esta inclinación se justifica a partir de varios factores señalados en las entrevistas. Por un lado,

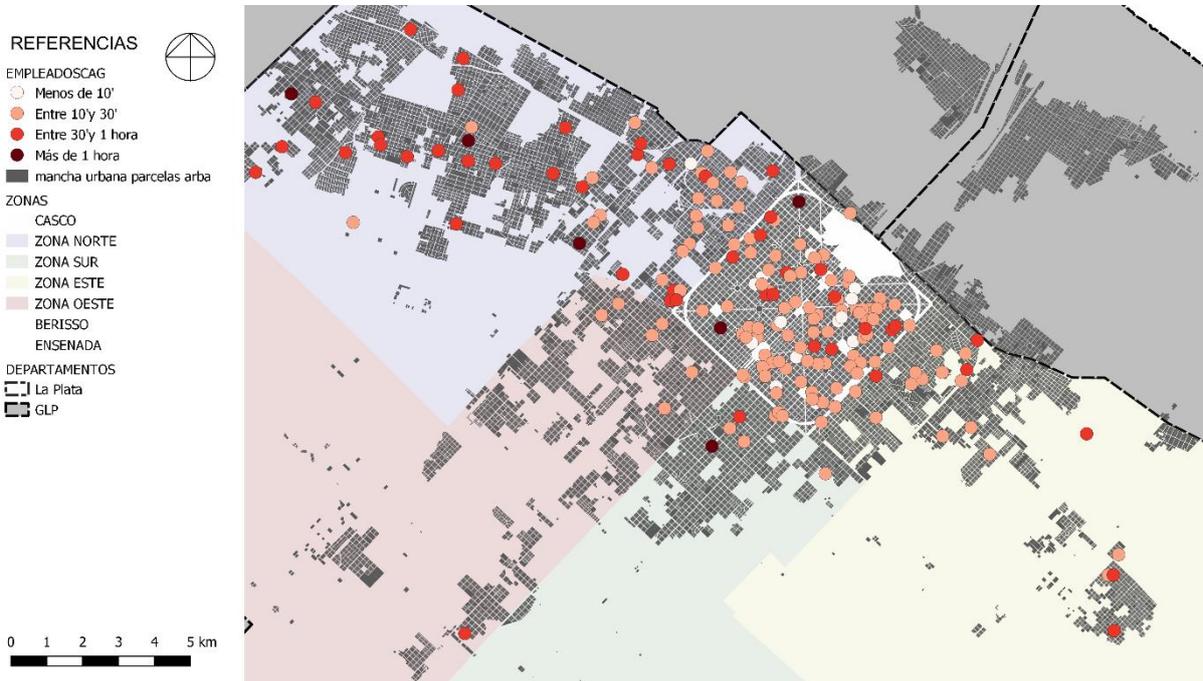
las distancias a recorrer diariamente impiden el desarrollo de los viajes en medios no motorizados, por otro lado, las dinámicas e itinerarios propios de las familias con varios integrantes o hijos pequeños, exigen una mayor flexibilidad en los recorridos que las ofrecidas por el transporte público, así como el ahorro en los tiempos de espera. Por último, el surgimiento de posibles actividades y trayectos intermedios por compras o trámites, también influye en la inclinación de los usuarios a la tenencia de un auto.



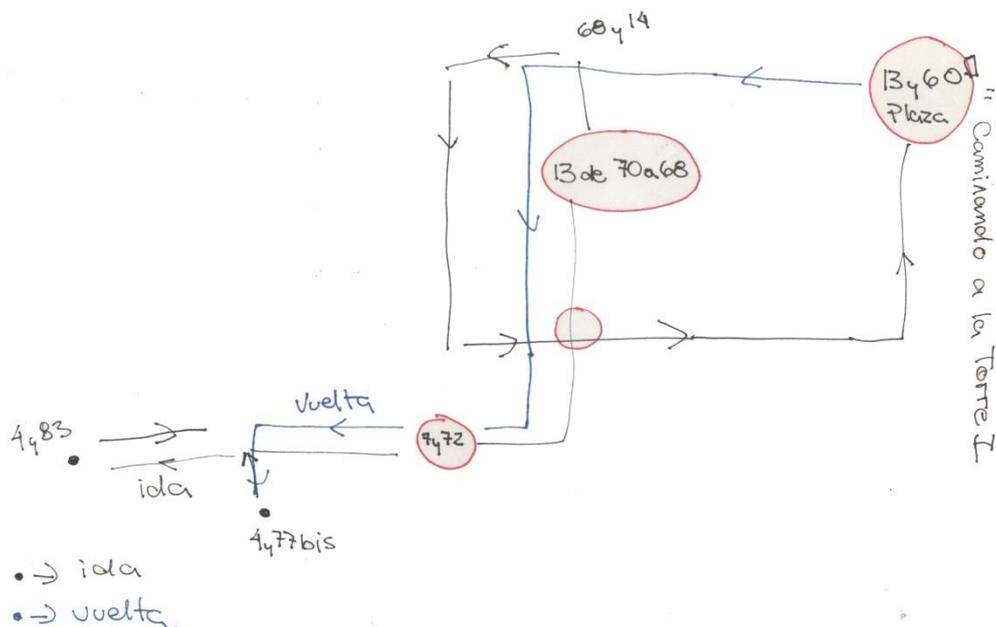
Cartografía 11. Tasa de motorización de los hogares de los encuestados de las torres del CAG, georreferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a "Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013)

En relación a los tiempos de viaje de los empleados, en la Cartografía 12 se indican los tiempos de viaje más largos de los empleados del CAG y, examinando en detalles de distribución de los mismos puntos se puede encontrar similares tiempos de viaje en sectores muy alejados del casco urbano, como Villa Elisa, y dentro del Casco Urbano. Esto se relaciona, en parte, a los niveles de congestión propios del casco que afectan tanto a los empleados que residen en el casco, como los que llegan por fuera. Esto también se explica a partir de la poligonalidad que se explicita en los mapas de viaje de los entrevistados, como el señalado (Cartografía 13), donde la entrevistada relata como su viaje del hogar a su trabajo incluye ir más lejos a buscar a sus sobrinas, para luego llevarlas junto a su hija al colegio, de ahí buscar estacionamiento en un sector de la ciudad a seis cuadras de donde trabaja, y finalmente estacionar y caminar dichas cuadras en dirección a las torres. Un viaje de un punto

A a un punto B tiene muchos puntos intermedios cuando se lo observa de este modo. Esto incrementa no solo la longitud del recorrido que se realiza, sino el tiempo de viaje también.

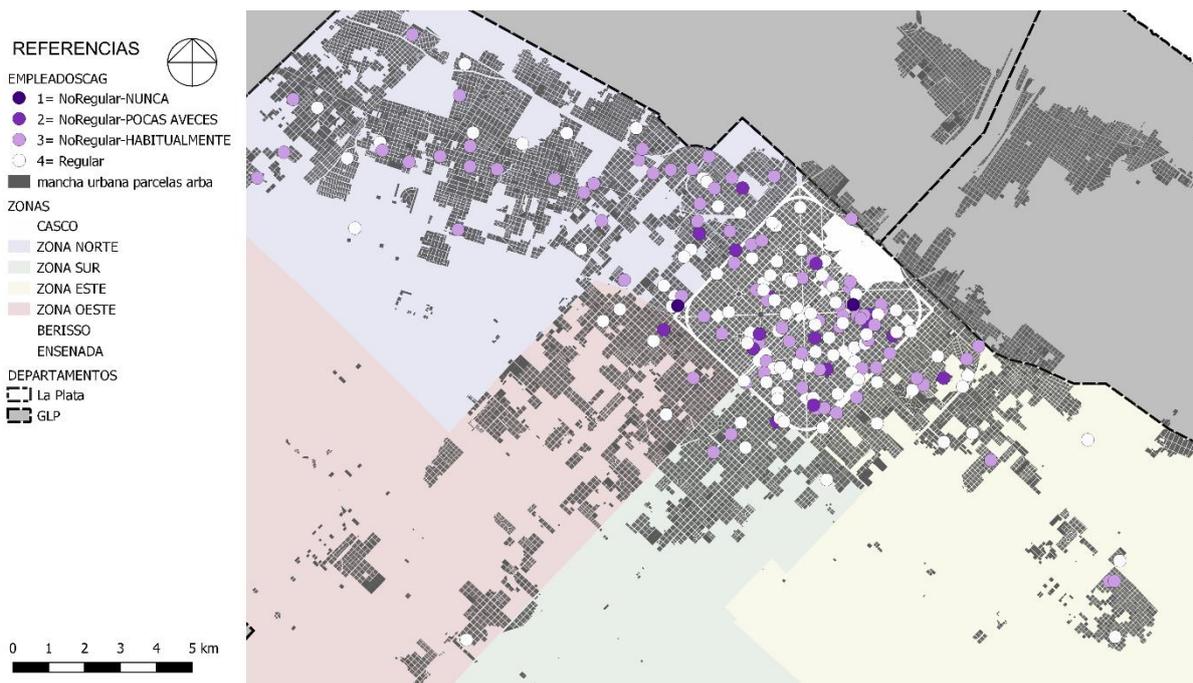


Cartografía 12. Tiempo estimado del viaje más largo que realizan los encuestados de las torres del CAG, georreferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a datos de la "Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013)



Cartografía 13. Esquema itinerario de viaje de uno de los empleados del CAG. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Esta primera referencia pone de manifiesto la complejidad involucrada en los itinerarios de los empleados del CAG. Analizando la **variación del recorrido** declarada por los encuestados el 48.22% dicen realizar siempre los mismos viajes (nivel 4=regular) mientras el restante 51.78% presenta algún nivel de variabilidad en los mismos<sup>24</sup>. Si se analizan estos niveles en relación a la localización residencial de los empleados, puede observarse que los empleados con itinerarios más variables (nivel 1) residen dentro o próximos al casco fundacional.

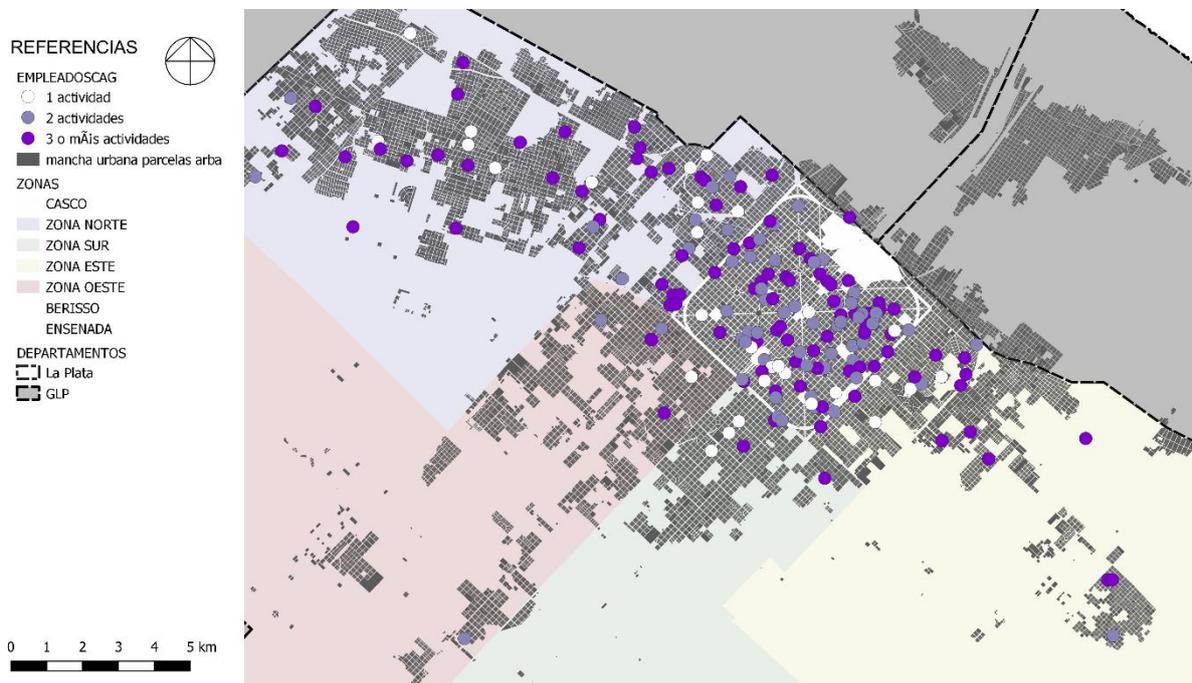


Cartografía 14. Nivel de regularidad de los itinerarios de los empleados del CAG 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)

En relación a la **cantidad de actividades** que desarrollan los encuestados en sus itinerarios de viaje, solo el 16.58% declara realizar una sola actividad en su recorrido, y más de la mitad (51.81%) declaran realizar 3 o más actividades en su recorrido. Es decir, el 83.42% de los encuestados poseen itinerarios poligonales. Si se observa esto en relación a la localización residencial de los empleados (Cartografía 15. Cantidad de actividades desarrolladas a lo largo del itinerario de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata” (Aón, 2013)) que la mayor cantidad de empleados con múltiples actividades residen en el casco fundacional. Esto se vincula, en parte, con la proximidad de las actividades en el centro de la ciudad y con la

<sup>24</sup> Los gráficos de la presente sección se encuentran disponibles de forma interactiva en los links detallados en el ANEXO 7. Gráficos interactivos de variables de análisis sobre el carácter No regular y relacional en las encuestas de movilidad

posibilidad de desarrollar itinerarios en modos no motorizados que admiten paradas intermedias a lo largo del recorrido.



Cartografía 15. Cantidad de actividades desarrolladas a lo largo del itinerario de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

En relación al vínculo con otros integrantes del hogar en un mismo itinerario, las actividades declaradas como principales durante el viaje reflejan únicamente un 1.51% de viajes en relación a las tareas de cuidado (Gráfico 41), sin embargo en las actividades secundarias desarrolladas en el itinerario de viaje se reconoce un 11.68% de encuestados que llevan y traen a sus hijos, un 1.02% que realizan visitas a terceros y un 0.51% que desarrollan otras actividades de cuidado (Gráfico 42). Es decir, la presencia de viajes grupales en relación con otros miembros del hogar, no se visibiliza de manera significativa en las encuestas.

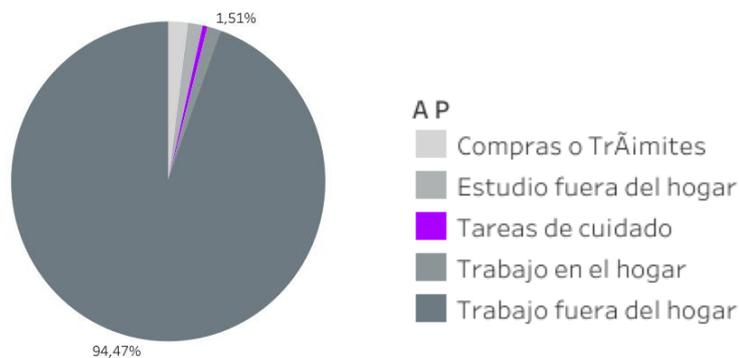


Gráfico 41. Actividad principal desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

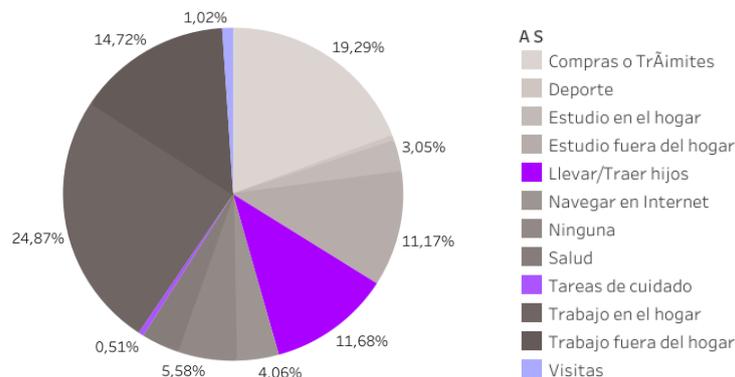
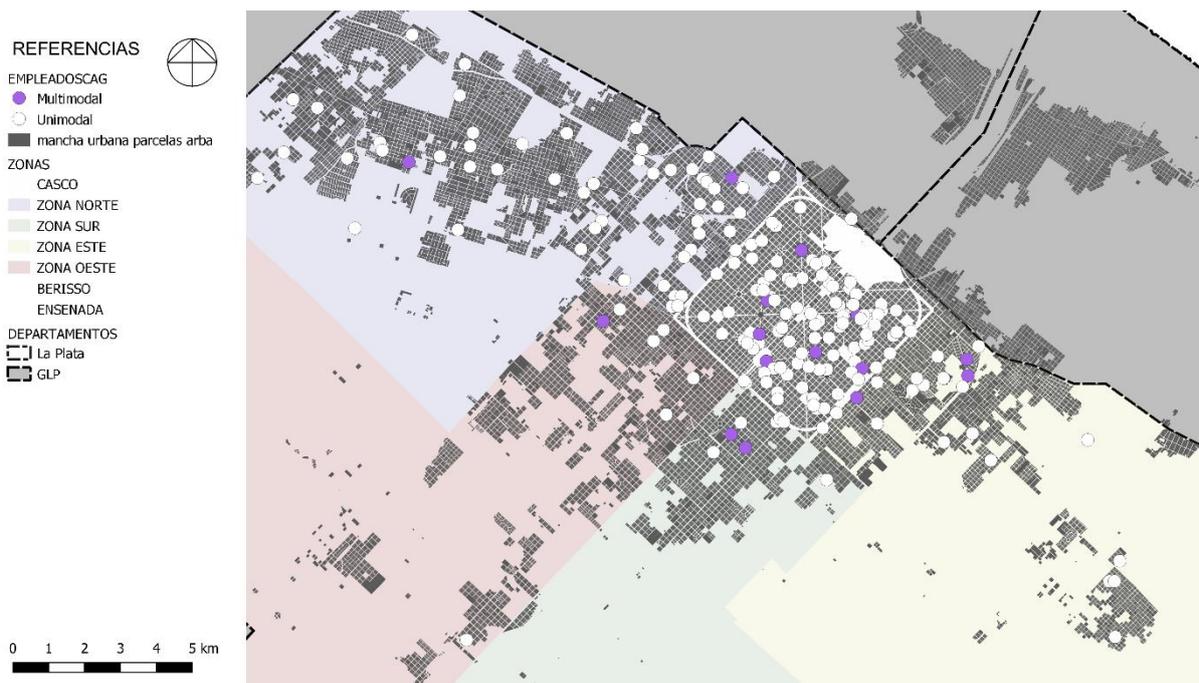


Gráfico 42 Actividad secundaria desarrollada por los encuestados en su itinerario, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)

Por último, al analizar la cantidad de modos de transporte involucrados en un mismo itinerario, el 91.46% de los encuestados señala que utiliza un único modo de transporte, como se refleja en la Cartografía 16. Sin embargo, la falta de lugar en la encuesta donde explicitar si el usuario combina más de un colectivo para desarrollar su viaje, como relatan algunos de los entrevistados, y la combinación del auto con la caminata, combinación forzada por la falta de estacionamiento en la ciudad, resultan dos indicadores clave de que este dato invisibiliza la combinación de los modos.



*Cartografía 16. Cantidad de modos de transporte combinados en el mismo itinerario de los empleados del CAG, año 2013-2016. Fuentes: elaboración propia en base a "Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata" (Aón, 2013)*

### **5.3. PROFUNDIZANDO EN LOS ITINERARIOS DE VIAJE**

El abordaje sobre las entrevistas y los mapas de viaje de los empleados del CAG profundiza sobre múltiples aspectos vinculados al carácter no-regular y relacional de sus itinerarios. Los ejes analíticos desarrollados en las entrevistas se entrecruzan a partir de la indagación sobre dichos factores de complejidad y ciertas variables, como el género y el perfil del hogar, toman un rol preponderante.

Más allá de las especificidades de los casos relevados, y para organizar el relato de este apartado, se identifican hasta el momento cuatro tipos de itinerarios. Los mismos resultan de las cambiantes ecuaciones que se realizan entre el género, el perfil laboral, el perfil del hogar y el perfil de movilidad de los empleados. Las figuras, denominadas "regular e individual", "regular y relacional", "no regular e individual" y "no regular y relacional", buscan delinear modos similares de recorrer y experimentar la ciudad, producto de interdependencias complejas de las diversas esferas y agentes de la vida social.

#### **Regular e individual. *Solas en el transporte público***

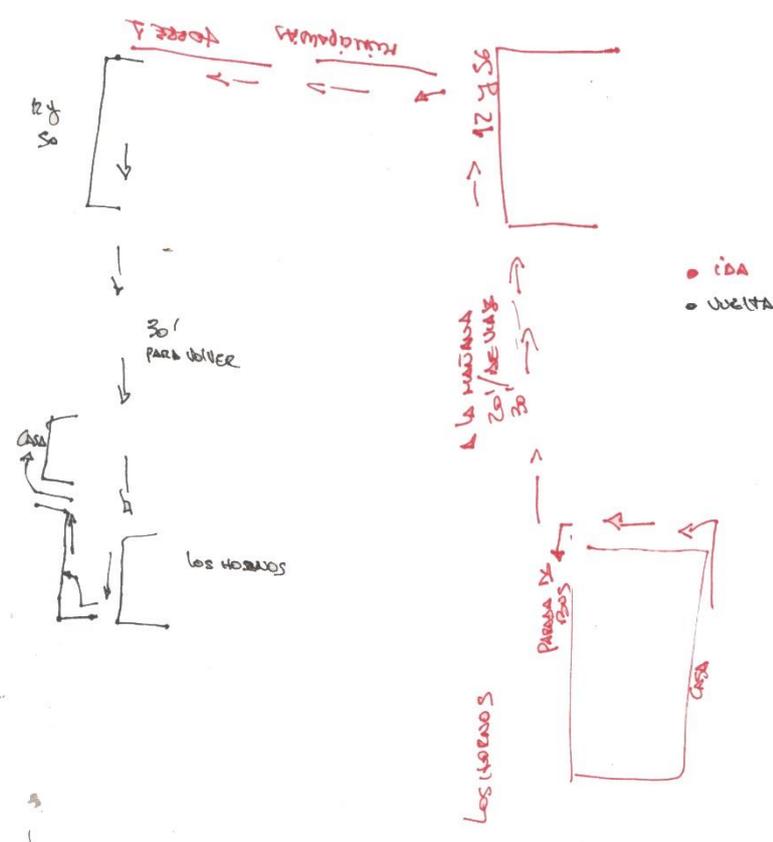
Los viajes de Ana y María tienen muchas similitudes: ambas residen en el área Sur de la ciudad, más específicamente en el barrio de Los Hornos, ambas trabajan en la Torre 1 en el área de dirección general de escuelas, ambas toman el colectivo para ir a trabajar a las torres del CAG y ambas lo hacen solas. El rasgo principal que las diferencia, es que Ana tiene apenas 20 años y María ya superó los 60.

Ana vive con sus padres y para ir al trabajo, toma la línea 214 todos los días, alrededor de las 10 de la mañana:

*"yo me levanto, esta es mi casa, (dibuja en el mapa) hago media cuadra, doblo a la derecha, hago otra media cuadra y tengo la parada del colectivo, a la mañana no tengo ningún inconveniente hasta las once y media más o menos los micros pasan uno atrás del otro, llegas relativamente muy rápido depende como esté el tránsito entre veinte o treinta minutos hasta acá a 12 y 53" (Ana, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

El problema, dice ella, es a la vuelta “*el inconveniente es después de las once y media los micros ya no pasan con tanta frecuencia*” (Ana, comunicación personal, 27 de marzo de 2017). A la hora que ella sale del trabajo, alrededor de las 3 de la tarde, los micros reducen su frecuencia y muchas veces se queda esperándolo media hora en la parada. Sin embargo, ella prefiere esperar y no tener que lidiar con los gastos y el estrés del manejo (sumado a que no tiene aún un auto propio).

El uso del transporte público limita las posibilidades de Ana de realizar otro tipo de actividades en su viaje, en cambio aprovecha a realizar las compras o trámites que necesite en el horario laboral, yendo y volviendo a su oficina.



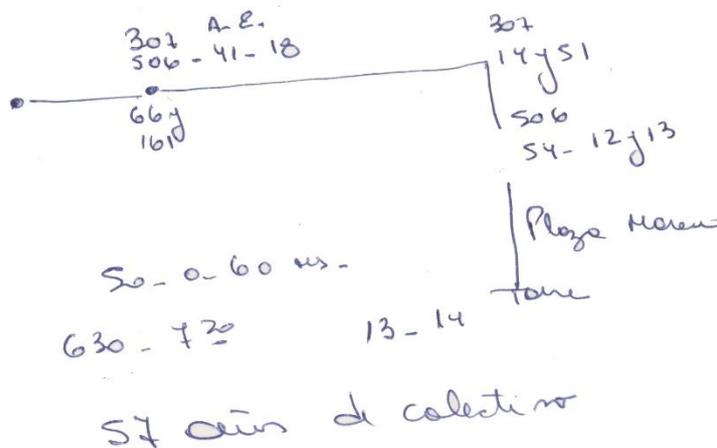
Cartografía 17. Itinerario de viaje de Ana. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Ana trabaja hace un año en las torres, María en cambio, lleva mucho más tiempo allí. Para ingresar en horario, a las 8 de la mañana, María sale a tomar el micro a las 6.20 de la mañana. Se toma la línea 307 o 506 sobre la avenida 66 y tarda aproximadamente una hora en llegar al centro, alrededor de las 7.20 se baja en la esquina de la Plaza Moreno. A la vuelta, sale de

su oficina alrededor de la una del mediodía, espera por los ascensores para poder bajar y aguarda 10 o 15 minutos por el colectivo que la lleve de vuelta a su casa. Rara vez, elige caminar hasta 7 y 46 y tomar el colectivo allí, ya sea porque tenía que realizar algún trámite o compra, o porque los micros que pasan por plaza Moreno se desvían por los cortes de calle en torno al Palacio Municipal (próximo a la torre 1). Si tiene que hacer alguna compra por lo general la hace en bicicleta, luego de llegar a su casa. Ella está habituada a viajar en colectivo, como bien señala en su mapa de viaje (Cartografía 18), pero se preocupa por el deterioro en la calidad del sistema:

*“...antes estaba más rápido el servicio, el 307 por ejemplo era la mejor línea que había. Ahora con el tema del 506 que también va para allá y antes teníamos solo el 7, era más fluida // y ahora menos” (María, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

María vive junto a su hijo, su nuera y su nieto, pero ella se maneja de manera independiente. Ella expresa que le gustaría tener un auto, pero no para ir a trabajar porque implicaría un caos y no está acostumbrada a manejar. De tener un auto lo usaría para salir los fines de semana.



Cartografía 18. Itinerario de viaje de María. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Tanto Ana como María aprovechan el buen servicio de transporte en su barrio para acceder al centro, esto a su vez las limita en las posibilidades de realizar otro tipo de actividades, sin embargo, la tranquilidad de desligar la responsabilidad del manejo a los choferes del colectivo hace que los tiempos de espera sean un mal menor, frente al caos que experimentan sus compañeros que manejan al trabajo.

### **Regular y relacional. “Me llevan y me traen”.**

La primera variante de esta figura se caracteriza por el rol de acompañante de los entrevistados en el auto. Celia y Rocío son hermanas, ambas residen en el área Casco de la ciudad, Celia cerca de la Plaza Malvinas y Rocío frente a la Plaza Belgrano, ambas zonas muy transitadas. Las dos trabajan en las torres del CAG, Celia trabaja en la Torre 2 hace tres años, pero su cargo fue pasando por diferentes ministerios lo cual la llevó a trabajar en varias dependencias de los organismos gubernamentales, particularmente el Ministerio de Seguridad en 2 y 51. Rocío en cambio trabaja hace 28 años en el área de dirección general de escuelas en la Torre 1 y tiene otro cargo dentro del estado que realiza por las tardes en el edificio de 13 y 56. Ambas viajan al trabajo en sus autos, con sus esposos conduciendo.

Celia tiene 57 años y vive con su esposo y su hijo de 25 años, sus dos hijos mayores ya se mudaron solos o con sus parejas. Su esposo ya está jubilado, por lo cual tiene disponibilidad para llevarla al trabajo e ir a buscar cuando sale. Su horario es por la tarde, ingresa a la una y media del mediodía, pero advierte que nunca tuvo un horario exacto de salida, dependiendo el nivel de trabajo, salía entre las siete u ocho de la noche. El tiempo del viaje, por otro lado, variaba según la época del año. Celia señala al respecto:

*Celia: “Había dos tiempos muy claros , el tiempo de vacaciones , el tiempo en que se vacaciona y explicó porque en el traslado hay varias escuelas y entonces eso marca mucho los tiempos y sobre todo en la ciudad de La Plata, los tiempo de la salida de la escolaridad entonces era bastante diferente, difería entre unos 10 minutos a 15 minutos de traslado cuando hay escolaridad, a cuando los chicos están de vacaciones o sea cuando los tiempos en la ciudad son de verano o de vacaciones de invierno o sea tiene que ver realmente con la escolaridad” (Celia, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

Esta problemática es señalada por Celia en su mapa de viaje, donde indica las escuelas a lo largo del recorrido. Sin embargo, las escuelas no son el único obstáculo que Celia y su marido encuentran en su viaje al trabajo. A principios del año 2016, con el cambio de gestión de gobierno, sucedieron una serie de disturbios en el Palacio Municipal por el transcurso de un mes<sup>25</sup>, se trataba de miembros de cooperativas que reclamaban sus puestos de trabajo y condiciones dignas de trabajo y que bloqueaban el acceso a la plaza y , como consecuencia, a las torres del CAG. Al respecto, Celia recuerda:

---

<sup>25</sup> Información detallada en la Nota de Diario La Izquierda <http://www.laizquierdadiario.com/La-Plata-Julio-Garro-reprimio-a-trabajadores-despedidos-del-Municipio>

*“Si generalmente trataba de cumplimentar el mismo horario pero a veces también hay otros trastornos por ejemplo saber si hay marchas, saber si hay cortes por arreglos de veredas y de calles, uno generalmente va viendo cómo va si hay alguna modificación por el camino que recorre habitualmente y también hay que tener en cuenta, si hay marchas, si hay paros por ejemplo el hecho de que estuviéramos en las torres el año pasado y el último año en la gestión anterior también hubo muchos cortes en la municipalidad, muchos reclamos municipales y eso hacía que tuviera que bajar del auto antes de llegar y hacer esas 3 o cuatro cuadras a pie para poder llegar a horario porque si tenía // porque primero el auto no llegaba porque la policía o el municipio derivaba los recorridos porque había gente manifestándose en frente a la municipalidad, la mayoría del año fue así, viví esas dos experiencias tanto acá en el transporte como vivenciarlo porque había quema de cubiertas y demás cuestiones y entraban a los edificios o sea fue un trastorno generalizado en varios aspectos, pero en el aspecto transporte hay que tener en cuenta si va haber un corte, que me lo informaban mis compañeras de la mañana, me avisaban mirá que está cortado entonces yo bajaba ante de mi automóvil y caminaba porque esa era la única manera que podía para acceder al trabajo” (Celia, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

Para Celia, la comunicación con sus compañeras de trabajo es clave para poder sobrellevar posibles imprevistos en el trayecto del viaje. Hasta aquí se puede señalar como, a pesar de siempre realizar el “mismo” viaje con su marido que la lleva y la trae de vuelta a su hogar, el itinerario de Celia puede sufrir modificaciones en su recorrido por la presencia de obstáculos, tales como la hora de acceso de los niños a la escuela, como los posibles cortes y marchas en torno a su lugar de trabajo. Esto permite relativizar la regularidad de su itinerario.

En relación a la elección de su modo de transporte, Celia señala que el auto le resulta cómodo, ella no conduce, pero aún así reconoce que si fuera caminando probablemente llegaría más rápido porque evitaría quedarse atascada en la congestión, pero su edad no se lo permite:

*Investigador: “¿Entonces si tuvieras que hablar de nivel de conformidad, estarías conforme de la manera que viajas a tu trabajo?”*

*Celia: “Sí estoy conforme porque pienso que también tiene que ver mucho con mi edad, capaz que si fuera más joven me gustaría hacerlo caminando, me doy cuenta que muchas veces es porque pienso que voy a llegar como cansada y tengo que ir con tacos caminando hasta mi trabajo, pero // sí estoy conforme, sé que muchas veces no es lo beneficioso que fuera o lo que debería ser porque en muchas ocasiones pareciera que tardo un poco más”.*

*(Celia, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

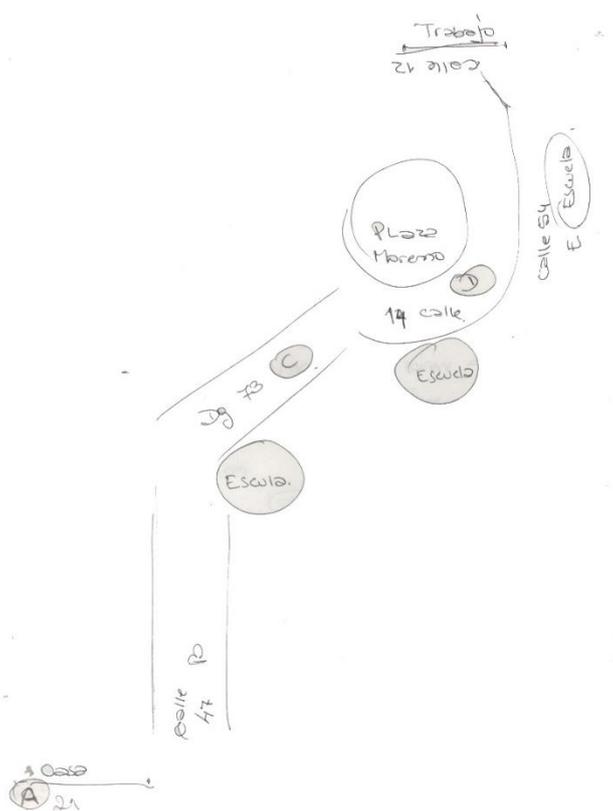
En relación a las actividades que realiza a lo largo de su itinerario, Celia reconoce que su marido hace muchos de los trámites y compras del hogar cuando ella está trabajando, no obstante, aclara:

*Celia: “En general si tuviera que aprovechar otra actividad lo haría a la salida de mi trabajo”.*

*Investigador: “¿Y qué tipo de actividades serían?”*

*Celia: Y como estoy en el lado céntrico si tuviera que hacer alguna compra o dirigirme hacia // no lo podría hacer, por ejemplo, no estoy en el horario bancario o tal vez hacer un trámite bancario lo podría hacer para el ingreso solamente, pero como yo ya salgo fuera de un horario habitual de oficina pública y de trámites bancarios y áreas de negocios habituales, es muy probable que no lo hiciera”.*

*(Celia, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*



Cartografía 19. Itinerario de viaje de Celia. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Rocío presenta muchas similitudes con la lógica del itinerario de su hermana, excepto que ella combina en su jornada dos cargos en diferentes lugares, el primero por las mañanas en la torre 1 y el segundo por las tardes en otra oficina localizada en 13 y 56, a solo tres cuadras

de las torres. Su casa queda a pocas cuadras de las torres, aproximadamente diez, sin embargo, le resulta imposible o bastante dificultoso, caminarlas:

*“Hay gente que viene de City Bell y deja el auto en la puerta de mi casa para venir caminando hasta acá, es decir, me clavan el puñal que yo debería venir caminando, porque no son tantas cuadras, porque para ellos es más cerca (...) el auto lo elijo por comodidad y por tiempo también, cuando voy caminando tardo mucho porque no estoy en estado, debería tardar 15 minutos, pero por mi pierna menos de 20 nunca pude hacer, por eso, tardo mucho” (Rocío, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

En relación al uso del micro, ella considera que no existe una línea que la deje en las torres, y considerando que vive a 10 cuadras, tomar un micro y caminar 4 no parece tener mucho sentido. El remisse o el taxi son otros modos que considera, pero en el horario pico es difícil conseguirlos por la fuerte demanda. Es así, como diariamente se ve sumergida en la congestión vial hacia su trabajo. Al igual que Celia, Rocío señala que el recorrido cambia dependiendo de los cortes, obras o piquetes a lo largo del recorrido:

*“El viaje para venir es más complicado porque es el horario pico, pero cuando vuelvo ya no es el horario pico. A la ida me cruzo con todos los horarios de entrada de las escuelas. Todos coinciden (...) hemos practicado distintos atajos para sortear eso, pero nunca se puede tan rápido (...) Otra de las cosas, es que suele ser un lugar (las torres) donde se corta, hubo una etapa que no paraban de hacer piquetes<sup>26</sup>” (Rocío, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

A pesar de ello el viaje que mayores trastornos le genera, es que realiza al mediodía de las torres a su otro trabajo al otro lado de la plaza. En las dos cuadras que la separan, debe sortear otro tipo de obstáculos:

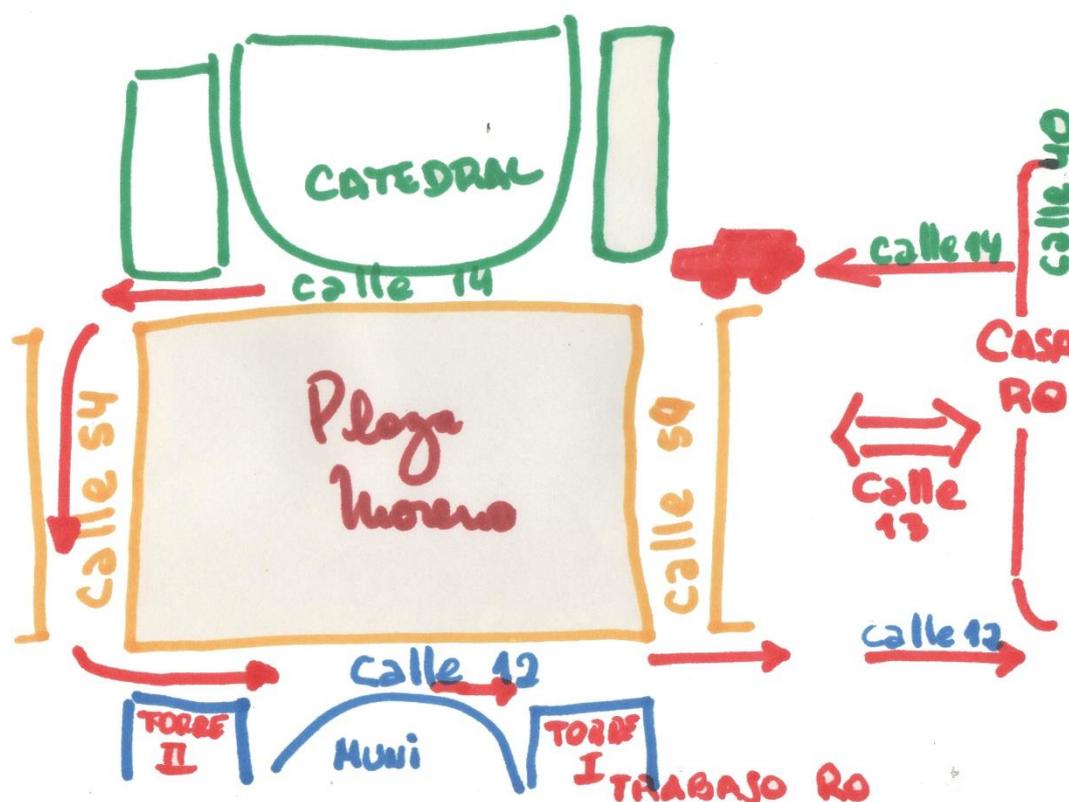
*“Yo ahora en vez de venir a la torre voy acá a dos cuadras y es una complicación por semáforos, por cortes, por todo. Si me bajaba del auto del otro lado, me comía todo el humo del piquete, quedaba arruinada para todo el día (...) Tengo un par de restricciones, para cruzar a la esquina de la torre tengo todo estacionamiento de bicicletas y motos y desde la calle no podés acceder a la vereda y el cordón está muy alto, y yo tengo un problema en una de mis piernas que no tengo sensibilidad. Son dos cuadras, pero lo que me cuesta moverme, cada vez que paso digo: me caigo me caigo. Al final terminás cruzando mal, por donde podés subir, y los semáforos no te dan tiempo tampoco. (...) Tenés que correr, porque caminando normal no llegás” (Rocío, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

---

<sup>26</sup> Refiriéndose a los hechos de principios de 2016

En su caso, la accesibilidad física del espacio vial es un factor relevante. Al consultarle por sus otras actividades en día y si las empalmaba en sus viajes, ella contesta “salgo muy poco a hacer otras cosas, estoy obligada por algo que sí o sí tengo que hacer, pero tengo la suerte que tengo un marido que hace todos los trámites que hay que hacer por la calle, tengo suerte” (Rocío, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).

Rocío trabaja en las torres desde su inauguración en 1987 cuando los trasladaron desde la casa de gobierno en Plaza San Martín. Cuando se le pregunta que cambió en todos estos años, ella responde: “Muchos más autos” (Rocío, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).



Cartografía 20. Itinerario de viaje de Rocío. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Lucía es otra de las entrevistadas que corresponde a este perfil. A diferencia de Celia y Rocío, ella vive a las afueras del Casco Urbano en el barrio de Tolosa y trabaja como docente por la mañana y por la tarde en una escuela en su barrio, en el medio asiste a su puesto de trabajo en las torres, trabajo que realiza hace 28 años. Comparte con Celia y Rocío el perfil etario, tiene entre 50 y 60 años y el perfil de su hogar, sus hijos, mayores, ya no viven con ella, por lo cual viven solos con su esposo. Ante la pregunta de cómo viaja a su trabajo, ella relata:

*“Ahora en auto, desde hace más o menos 5 años que vengo en auto, no ando en micro (..) generalmente vengo como acompañante. A la mañana, voy bien temprano a dar clases en un colegio en Ringuelet, ahí nomás de mi casa. Ahí voy en auto, de mi casa al colegio y de vuelta a mi casa a las 9.30 aproximadamente. Y de ahí mi esposo me trae acá a las torres (Mapa de viaje 6). Porque no vengo en auto acá...porque es un lío estacionar, me paso como mínimo 45 minutos para encontrar un estacionamiento, y además hay que pagarlo y aparte porque mi esposo necesita el auto el para circular, entonces nos queda más cómodo que él me traiga y se vaya con el auto. Algún día puntual me vengo yo en el auto, pero es un trastorno. Después al regreso generalmente me viene a buscar, y si no me vuelvo en taxi. Carísimo, pero hago eso” (Lucía, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Esto pone en evidencia tres cuestiones: (i) el carácter relacional de su viaje en relación con su esposo, (ii) la multiplicidad de actividades que resuelve a partir de su movilidad y (iii) la modificación de su rol en el auto a raíz de la interacción con su esposo. Cuando se le consulta porque no elige otros modos de transporte, como el micro ella responde:

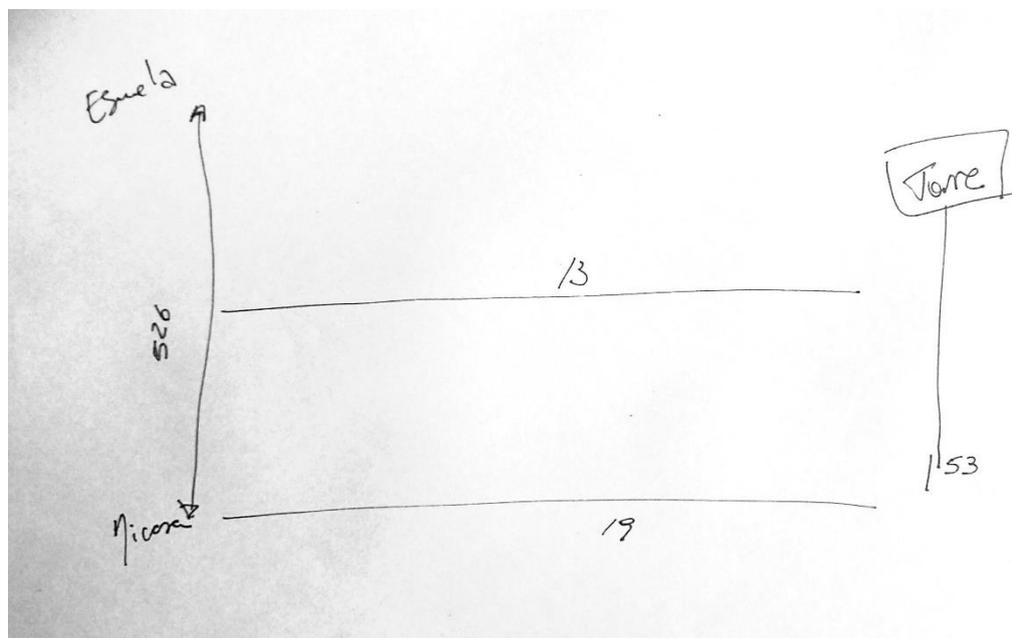
*“Por el tiempo. Primero porque soy re haragana para caminar y después, como no estoy acostumbrada a andar el micro, pierdo tiempo porque no conozco el horario ni el recorrido. Por ahí es un montón de tiempo que pierdo en volver a mi casa y en viajar hasta acá. Imagínate que yo entro acá a las 9 en teoría y a las 9.30 estoy saliendo del colegio, con el auto estoy saliendo para acá a las 10, o sea que acá ya estoy llegando tarde. Si tuviera que hacerlo con micro llego mucho más tarde. Primordialmente por una cuestión de tiempo” (Lucía, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Aclara que antes viajaba en colectivo, pero era antes de dar clases. Cuando empezó a dar clases, 5 años atrás, adoptó el auto como modo de transporte porque era la única forma de llegar con los horarios de las clases. El hecho de siempre tener que trasladar trabajos o papeles también hizo que se inclinara por el auto, porque viajar con paquetes en el micro puede resultar difícil y tedioso. Al igual que Celia y Rocío, ella resalta el caudal de autos que entra a la ciudad, la congestión y la necesidad de encontrar rutas alternativas para acelerar los tiempos de viaje por otras avenidas, como la avenida 19. Y, así como ellas, termina resignándose ante la cantidad de autos que inundan cada vez más las calles del centro.

En relación a otras actividades en su viaje al trabajo, ella señala:

*“Vengo directamente a la oficina y a la vuelta lo mismo. Si tengo que hacer compras, puedo hacerlo a la tarde-tarde noche, más tranquila, con el auto, donde puedo estacionar, por un negocio más cerca de mi casa, o a Carrefour que me queda cerca. Y acá, acá sí estando en la oficina sí, voy al banco o a hacer compras de calle 12, pero desde la oficina voy y vengo.*

Además, por lo general a las tres de la tarde cuando salgo del trabajo tengo, o que hacer cosas en mi casa o ir a otra escuela que voy por la tarde, así que no tengo tiempo de dar vueltas” (Lucía, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).



Cartografía 21. Itinerario de viaje de Lucía. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Los itinerarios de las tres entrevistadas tienen varios aspectos en común: la vinculación con sus esposos, su rol como acompañante en el auto, la alteración del recorrido, por un lado, como consecuencia de la congestión de autos, producto del caudal de vehículos que ingresa al casco o por la entrada y salida de los chicos a la escuela y, por otro lado, por causas imprevistas como cortes, obras y piquetes y la negación a adoptar el transporte público como modo de transporte, argumentando la falta de calidad en sus servicios y lo injustificado de su uso en los casos de Celia y Rocío, que viven a escasas cuadras de las torres.

### Regular y relacional. “Manejo yo”

Como segunda variante de esta figura están los entrevistados cuyo que cumplen con el rol de conductor en sus itinerarios de viaje. Nora y Milena son madres de niños pequeños y trabajan en las torres. Ambas poseen un vehículo y conducen hacia su trabajo, en el medio, dejan a sus hijos en sus respectivos colegios. Su principal diferencia es que Nora vive en el área Este de la ciudad y Milena en el área Norte, los bordes opuestos de la ciudad.

Nora vive en la delegación de Villa Elvira y hace 16 años que trabaja en las torres del CAG. Su jornada laboral es de 6 horas, ingresa a las 8 de la mañana y sale a las 2 de la tarde. Pero para llegar a su trabajo en primer lugar, tiene algunas vueltas:

*“Yo de mi casa salgo 7 y media de mi casa, pero hago todo un recorrido, porque hago tipo transporte (escolar). Primero las voy a buscar a mis sobrinas y a mi hermana, la llevo a mi hija primero y después a mis sobrinas y de ahí vamos con mi hermana de 13 y 66 (Colegio Castañeda) a 13 y 60. Es terrible la plaza de 13 y 60 y 11 y 61. Es imposible, tardás 5 minutos en pasar ese lugar nomás. Terrible lo que es el acceso a jardín maternal. No podés cruzar la calle porque no frenan, yo antes dejaba a mi hija en ese maternal. Bueno dejo el auto ahí y voy para la torre. Y después para volverme no tengo apuro de tiempo, vuelvo tranquila a mi casa y después vuelvo a buscar a mi hija al jardín que sale a las 4 de la tarde” (Nora, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

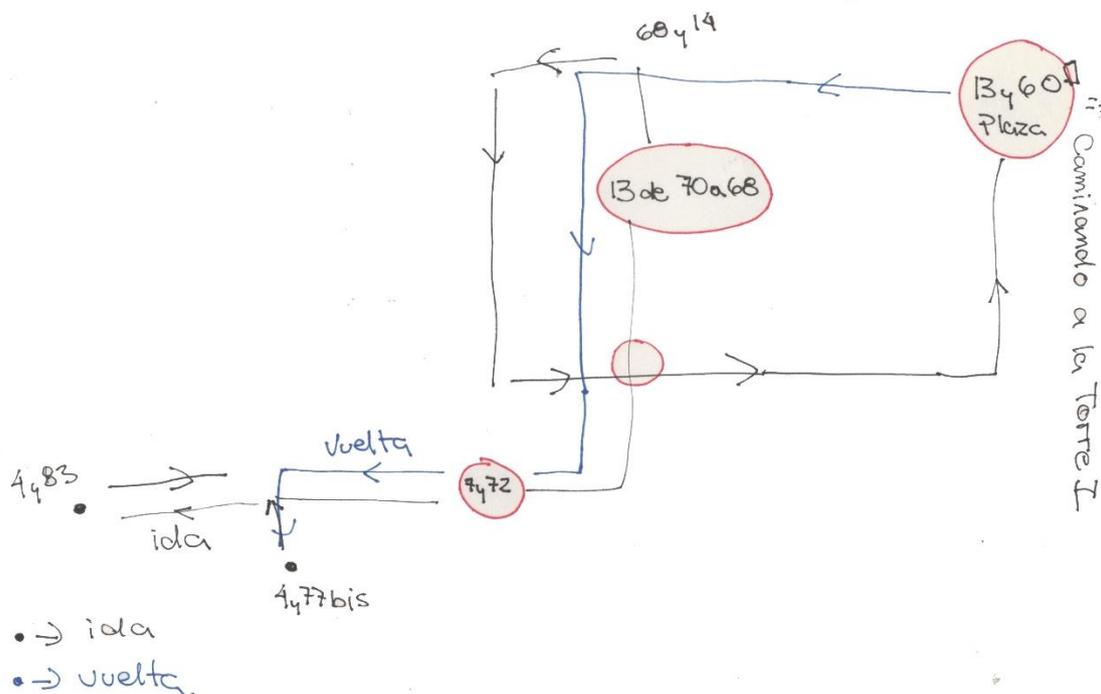
El itinerario es sin dudas intrincado y pone a Nora en relación con varios miembros de su familia. Con respecto al modo de transporte que utiliza para su viaje al trabajo, Nora expresa:

*“Antes venía en moto, porque no tenía una hija. Ahora que tengo una hija tengo que venir en el auto. Pero no vengo en el auto hasta acá, porque es imposible. Primero porque es un presupuesto pagar el estacionamiento medido todos los días. No puedo. Así que dejo el auto en 13 y 60 y vengo caminando hasta acá. Y para volverme hago lo mismo, camino hasta 13 y 60 y salgo con el auto de allá” (Nora, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

El caos de la congestión en los accesos a la ciudad, el caudal de autos y la dificultad de encontrar estacionamiento hacen que Nora salga media hora antes de lo necesario para garantizarse un lugar en la plaza de 13 y 60. Lleva o truene ella deja el auto allí, porque no puede enfrentar los gastos que implican el estacionamiento medido durante 6 horas de estadía en las torres. Al igual que Celia, Rocío y Lucía, ella reconoce como puntos críticos del trayecto, las escuelas y todo el conflicto que conllevan.

Con respecto a sus otras actividades, Nora aprovecha el horario de oficina a la mañana para realizar algún trámite o compra y siempre va caminando, ya que el centro queda muy próximo a las torres. Por otro lado, al volver a su casa por las tardes, Nora trabaja en una clínica privada cerca de su casa como psicóloga. Para ir a dicho trabajo, así como a otras de sus actividades sin hijos, va en moto. La principal razón por la cual usa el auto es porque necesita trasladar a su hija y sus sobrinas, y en la moto no podría.

A pesar de poseer la misma flexibilidad, Nora piensa que la moto es más práctica que el auto para movilizarse, porque puede estacionarse mucho más fácil que el auto. Sin embargo, es mucho más riesgosa que en auto, en términos de siniestralidad vial y el vínculo con los conductores de autos y colectivos. Destaca como uno de sus mayores recursos, la caminata, y como le permite aprovechar su estadía en el centro para realizar otras cosas, y abaratar los costos en su viaje.



Cartografía 22. Itinerario de viaje de Nora. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Milena, por otro lado, vive en la delegación de City Bell y hace algunos años que trabaja en las torres del CAG. Su jornada laboral es de 6 horas, ingresa a las 9 de la mañana y sale a las 3 de la tarde. Al igual que Nora, ella lleva a su hija al colegio de camino al trabajo:

*“Dejo a mi hija en el colegio en Gonnet y después vengo directo a la oficina. El (camino) Centenario siempre está congestionado en las horas pico y cuando llego a las torres es imposible estacionar. A las 8 y media ya no hay lugar. Generalmente lo dejo a diez cuadras de las torres (...) Excepto en vacaciones siempre es así, y los días de lluvia peor. La vuelta es más tranquila, porque no es horario pico, paso a buscar a mi hija y volvemos para casa (Cartografía 23). Si tengo que hacer algo tengo que salir antes porque si no, no llego a horario a buscarla” (Milena, comunicación personal, 28 de marzo de 2017).*

A diferencia de Nora, Milena está casada y su marido, en caso de que ella no pueda, se hace cargo de llevar y buscar a su hija al colegio. Ambos poseen un auto, lo cual les permite

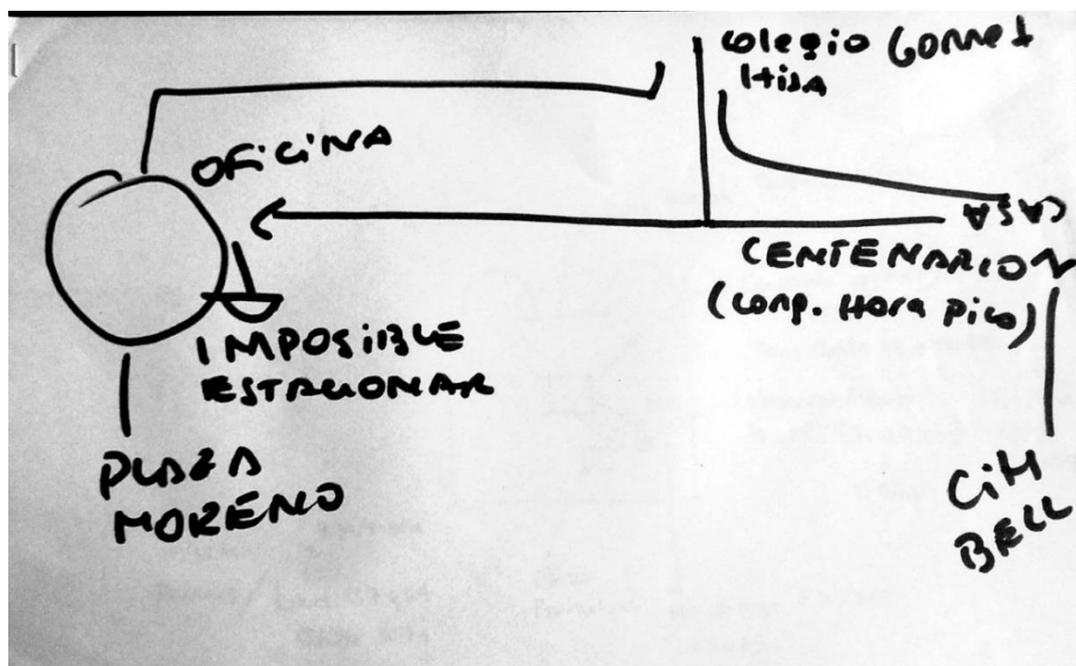
manejarse de manera independiente. El perfil de Milena se asemeja a la tendencia de movilidad general en el Área Norte, en cuanto a su patrón modal y tasa de motorización. Sin embargo, ella preferiría dejar el auto en su casa y poder manejarse en transporte público, pero la baja calidad (según ella) del servicio la desalienta. Con respecto a la elección del auto ella explica:

*“Por flexibilidad, porque donde vivo no tengo acceso fácil acceso a un micro y porque tengo que ir a buscar a mi hija. Ir a buscar a mi hija en micro sería imposible, no sé si hay alguno directo, pero creo que tengo que combinar tres micros, una locura. Y yo necesito el tiempo, me llevaría tres veces más tiempo que lo que me lleva con el auto” (Milena, comunicación personal, 28 de marzo de 2017).*

Aun así, el caos al ingreso de la ciudad y la falta de estacionamiento son problemáticas cotidianas a las cuales debe hacer frente:

*“Yo no soy fanática del auto, pero ahora que vivo afuera del centro no me queda otra. Si puedo evitarlo lo evito. Si puedo viajar cómoda, que no me empujen, que no me transpire, sí. Pero acá el viaje en transporte es estresante” (Milena, comunicación personal, 28 de marzo de 2017).*

Con respecto a sus otras actividades, Milena elige la tarde-noche para realizarlas. A la vuelta del trabajo solo quiere llegar a su casa.



Cartografía 23. Itinerario de viaje de Milena. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Nora y Milena muestran la complejización en torno a la movilidad de los hijos, y como pesa dicha responsabilidad sobre la elección del modo de transporte que utilizan en su viaje al trabajo. Tanto Nora, con la moto, como Milena, con el tren, se plantean nuevas comodidades en su modo de viajar, sin embargo, la presencia de sus hijos inclina la balanza por el auto particular y todos los trastornos en torno a la congestión y el estacionamiento que eso conlleva.

### **No regular e individual. “Depende el día”**

Alba y Mirta no tienen mucho en común. Mirta está en sus 30 y Alba en sus 50. Alba tiene un hijo mayor y Mirta recién está esperando su primer bebé. Mirta reside en el área Este en el barrio de Parque Sicardi en Arana y Alba en el extremo sudeste del casco urbano. A pesar de todo esto, ambas comparten una cualidad, ambas son docentes, ambas desarrollan las mismas actividades, excepto por un día a la semana y ambas usan el transporte público para viajar a las torres del CAG.

Alba es compañera de trabajo de Rocío, ambas trabajan en las torres desde su inauguración. Ella vive junto con su hijo, que ya es mayor, en el barrio cerca del Hospital San Juan de Dios y el cementerio de La Plata. Su día arranca temprano a las 7.30 sale para tomarse el micro a su trabajo:

*“Uso el micro Sur 19 para venir y a la vuelta el 202 y el 273. El 273 es siempre impecable en el servicio. Para volver a mi casa tengo unos minutos más de viaje de recorrido, pero como no tengo apuro, me ahorró también de quedarme en la parada con calor o con frío. Da más vueltas, me deja una cuadra más lejos, pero no espero.” (Alba, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

El caos de la congestión, el caudal de autos y estrés para encontrar un lugar de estacionamiento y los semáforos que no se sincronizan, llevan a Alba a elegir el transporte público de pasajeros para su viaje, aunque dependiendo las actividades del día, lo reemplaza por el auto (el cual conduce ella):

*“Vengo en el bondi o en el auto depende las ganas que tenga, si tengo cosas para hacer después. Si de acá me voy a otro lado agarró el auto. Eso si tenés el problema del costo, del estrés. Es decir, problemas económicos psicológicos, y si además te rompen el auto, yo tengo todo el auto rayado de punta a punta (...) Prefiero que maneje otro, que se estrese otro. Total, hago el mismo recorrido en auto que en colectivo (Mapa de viaje 9), me sale más barato y otro se come el estrés” (Alba, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

En otro momento de su vida Alba viajaba en la bici al trabajo. Vivía en otro barrio donde el micro que la dejaba en el trabajo realizaba una vuelta innecesaria en el recorrido, haciendo de un viaje de 20 minutos de 40:

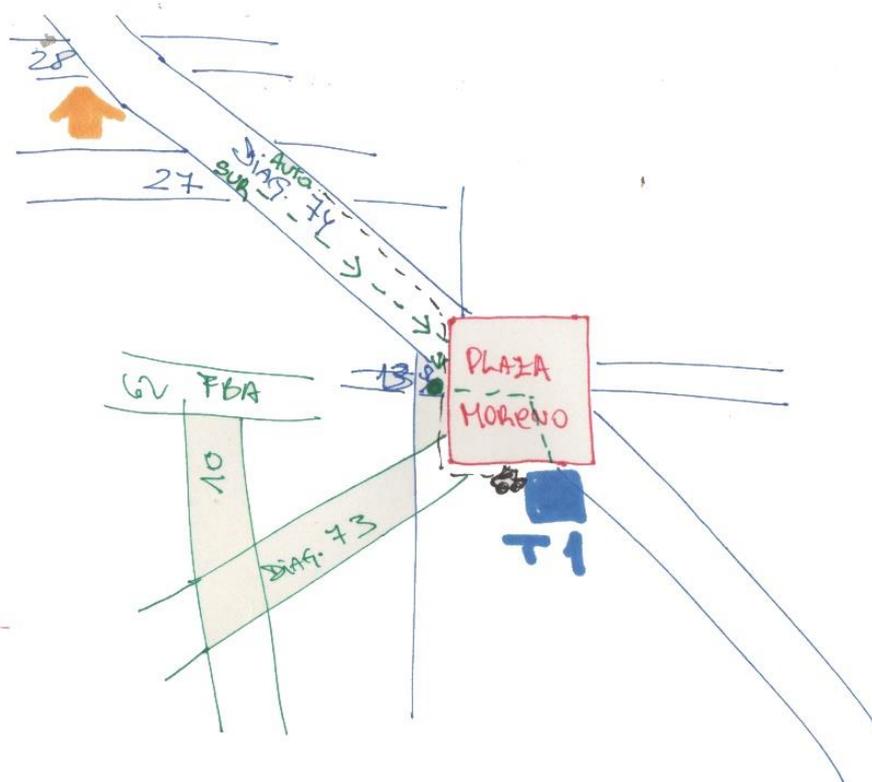
*“Hace muchos años (venía en bici), era mucho más práctico, venía porque la línea de transporte era mala, por diagonal llegaba rapidísimo, pero en micro el viaje era de 45 minutos. Y en su momento me convenía porque llevaba a mi hijo al jardín en bicicleta y de ahí seguía para acá (...) la bici estaba buena, pero es super peligroso ahora, las calles están en mal estado y la gente no te respeta (...) hay muchos autos, creció mucho el parque automotor y eso es gran parte del problema” (Alba, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

Ahora que su hijo se mueve de manera independiente, Alba puede manejarse con mayor libertad en cuanto a sus horarios y modos de transporte. A pesar de las ventajas que implica para ella viajar en colectivo, en el último tiempo los cortes y piquetes en el área del centro, resultaron un trastorno para ella:

*“Después la otra cuando hay corte de calles por piquetes el colectivo cambia el recorrido donde quiere y lo retoma cuando quiere, yo me he vuelto caminando a mi casa porque nunca llegó (...) vos estás parado en la parada y no sabé*

*s que pasa, hasta que alguno viene del lado de 7 y dice que los micros no están llegando” (Alba, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

Con respecto a sus otras actividades, Alba realiza casi siempre los mismos horarios, excepto los viernes en que da clases en Bellas Artes, en 10 y 61. Cuando sale de su trabajo, alrededor de las dos de la tarde, se dirige caminando al colegio y cuando sale de dar clases se toma otro micro rumbo a su casa. Si se presentan otros cargos docentes ella los toma, pero por lo general vuelve a su casa primero y después vuelve a salir.



Cartografía 24. Itinerario de viaje de Alba. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Mirta vive en el barrio de Parque Sicardi, en la delegación de Facundo Arana, se mudó allí en el año 2016 gracias al crédito Pro.Cre.Ar. que les permitió a ella y a su esposo comprar su primera casa. Ahora están esperando su primera hija, y afirma que, a pesar de las distancias y tiempos de viajes, no cambia el barrio por nada. Hace 5 años que trabaja en las torres del CAG. Su jornada laboral es de 8 horas, ingresa a las 8 de la mañana y sale a las 4 de la tarde. Mirta viaja en colectivo al trabajo, pero antes de llegar tiene que sortear un par de obstáculos:

*“Tengo una sola línea de colectivos que me lleva hasta Parque Sicardi, con lo cual digamos la frecuencia es bastante buena, el tema es que es la única línea de micro que me lleva (...) El micro que más cerca me deja, que no es el Este, me deja a 30 cuadras de mi casa, o sea otro viaje. Yo salgo a la mañana, yo acá (las torres) entré a las 8. Para llegar medianamente a horario porque siempre llego 8 y cuarto, 8 y veinte, me tengo que tomar un micro que pasa 7 y diez por casa. Para llegar a la parada del micro tengo que caminar cinco cuadras por el barro. El arreglo de las calles allá depende de los vecinos, la municipalidad no existe, nos arreglamos entre los vecinos. Si llueve no pasa nada, pero un día como ayer que llovió son cinco cuadras que tenés que caminar por el barro. Después llegó a la parada y me tomó el micro, capaz si me tomo el más directo, el que no se mete por 13 y va por Barrio Aeropuerto, llego 5 o 10 minutos antes. Pero ya te la digo la frecuencia está bien, pero se tarda en llegar. Después el*

*micro me deja en plaza San Martín y son 6 cuadras para llegar hasta acá, no hay ninguno que me dejé directo” (Mirta, comunicación personal, 3 de abril de 2017).*

Más allá del viaje largo, el hecho de tener disponible una única línea de transporte, restringe las opciones y posibilidades de Mirta de salir de su barrio ante cualquier imprevisto del sistema de transporte. Con respecto a su viaje de vuelta, Mirta relata:

*“Y a la vuelta lo mismo, caminar hasta Plaza San Martín, esperar el colectivo. La frecuencia es buena ya te digo, yo salgo de acá a las 4 y llego a mi casa 5, 5 y diez. Es una hora, fijo” (Mirta, comunicación personal, 3 de abril de 2017).*

Con respecto a las diferencias entre un viaje y otro, para Mirta todo se resume en la comodidad:

*“A la ida safó porque estoy a lo último de todo, porque mi casa está a tres paradas del final del recorrido y siempre me puedo sentar. Pero el micro llega a 7 y 637 y ya se llenó. Viene ya gente parada y de ahí el micro explota. Ya en 7 y 80 no se sube más gente, y eso que queda todo un tramo hasta el centro. A la vuelta no, a la vuelta vuelvo parada. Me lo tomo en plaza San Martín y vengo parada seguro, ya en 7 y 45 que el micro se llena” (Mirta, comunicación personal, 3 de abril de 2017).*

Con respecto a sus otras actividades, Mirta da clases los lunes en un colegio a la altura de Parque Saavedra, sale de su trabajo en las torres a las 4 y de allí camina, o se toma el micro, hacía el parque. El problema es a la salida de la escuela:

*“Los lunes de ahí salgo a las 8 de la noche y tengo que caminar desde ahí de 12 y 67 a 7 y 67 que ahí hay una parada de colectivo del Este y ahí si, viene lleno. Explota. A esa hora, a las 8, 8 y cuarto tengo que esperar bastante el micro” (Mirta, comunicación personal, 3 de abril de 2017).*

Mirta y su esposo tienen un auto, pero ella elige no usarlo, siempre y cuando no llueva o no tengo que hacer alguna otra cosa a la salida del trabajo. Para ella implica gasto y estrés. El problema se presenta cuándo el auto deja de ser una opción disponible, pero necesaria, allí se despliegan otro tipo de alternativas:

*“Ahora en particular porque tengo el auto roto, yo por lo general los días de lluvia me vengo en el auto (...) O ahora por ejemplo algún vecino me lleva, cuando tuvimos el tema del paro de los micros, nos arreglamos entre los vecinos “¿quién va para este lado?” “¿quién se vuelve a tal hora? Igual yo soy más de usar el colectivo, si no tengo nada que hacer prefiero usar el colectivo (...) la nafta esta cara y el auto no me venía andando bien, por los menos desde hace*



Alba y Mirta comparten dos estrategias clave: la elección del transporte público como forma de evadir el estrés y los costos en torno al uso del automóvil y el uso eventual del automóvil para combinar con otras actividades luego del trabajo. Ambas tienen trabajos por fuera de las torres en días puntuales que deciden resolver a la salida de su horario de trabajo y resuelven sus viajes intermedios mediante la caminata.

### **No regular y relacional. *Ida juntos, vuelta separados***

Gustavo y Gisela son una pareja de arquitectos jóvenes, ambos residen en el área del Casco urbano de la ciudad, pero en los extremos opuestos de la diagonal 73. Gustavo vive en el Barrio Cementerio y Gisela cerca del Hipódromo de la ciudad. Los dos trabajan hace 5 años en misma oficina de la torre 2 del CAG. Por las tardes, Gustavo trabaja en un estudio de arquitectura. Gisela en cambio, trabaja de noche en un bar los fines de semana. Arrancan la jornada juntos, pero en el transcurso del día se separan y vuelven a unirse al final, marcando una serie de trayectorias cruzadas. El horario de trabajo es de mañana, a las nueve, sin embargo, tienden a llegar nueve y media, casi diez de la mañana y la salida es entre las dos y las tres de la tarde. Ambos salen de la casa de Gisela, en el auto de Gustavo, con destino a las torres:

*“Yo duermo en la casa de Gisela, va convivimos, su casa queda en 115 entre 63 y 64. El medio de transporte que yo uso es el auto. Eventualmente cuando tengo que mandarlo a arreglar o cualquier problema que tenga con el auto uso el colectivo, pero generalmente es el auto particular, Por lo cual obviamente los viajes son medio directos. Salgó, a ver (dibujando), yo para venir agarró diagonal 74 todo directo y a veces lo dejo acá en la plaza. Pero por lo general para poder estacionar terminó estacionando por 57 y 19 y de ahí camino, o caminamos. Después yo salgo de acá, de la torre, me voy a mi departamento por lo general, que queda en barrio Cementerio, es decir que agarró diagonal 74 y sigo hasta allá. En caso que tenga que ir a hacer alguna obra, eh también trabajo con socio que también tiene movilidad así que son trayectos directos. Algunas de las obras que tenemos son Los Hornos, alguna acá en el centro (...) son esporádicas, por lo general son por fuera del casco, sobre todo, todo lo que fue construcción de vivienda con el sistema del Pro.Cre.Ar. Pero bueno el tema del auto es que te facilita ir de punto a punto, sin tanta logística de colectivo” (Gustavo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

El itinerario de Gisela, por otro lado, es más sencillo e incluye el uso del transporte público:

*“Cuando vengo para acá vengo con Gustavo en auto, pero cuando me vuelvo, me tomó el 307. Tiene muchos recorridos desde Plaza Moreno hasta el barrio (...) Ese es el único sistema que*

*uso, antes usaba el Norte porque vivía en Tolosa, alquilaba allá” (Gisela, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Cuando se le pregunta a Gisela como se diferencia su viaje de ida del de vuelta, ella señala algunos elementos de variabilidad que inciden en su recorrido:

*Gisela: “La frecuencia en el verano la modifican hay menos recorridos. Igual yo no tengo mucho problema, no necesito llegar a ningún lado, no tengo una rutina. Salgo de acá y el primer colectivo que aparece, es más, a veces dejó pasar alguno que viene muy lleno. Son líneas con mucha gente y horarios que son pico (...) Pero pasan muchos a veces pasan dos juntos”.*

*Investigador: “¿Y la vuelta es más tranquila?”*

*Gisela: “No, no, a las 2 de la tarde los micros pasan por lugares, por puntos, conflictivos, Plaza de Gobierno, agarra calle 7, Plaza Italia, pasa por 44 donde está la UOCRA que siempre tiene un carril cortado y después de ahí a la estación de tren. Todos puntos llenos de gente. Y si hay un corte en Plaza San Martín se desvía todo por 6 hasta 44 (...) Tuve que cambiar el lugar donde me tomaba el micro porque siempre se desviaban por los cortes”.*

*(Gisela, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Es interesante la expresión de Gisela de no tener una “rutina”, la falta de obligaciones o tareas fijas luego de su trabajo le permiten encarar la vuelta más relajada, a pesar de los trastornos en los puntos conflictivos que señala. Gustavo en cambio, continúa lidiando con el tránsito de los autos para llegar a sus otras actividades, con respecto al nivel de congestión a lo largo de su día, él expresa:

*“El viaje hasta acá va bastante cargado, a veces agarro diagonal 80, es otro camino alternativo. También por ahí depende si hay algún corte programado o algo y por ahí le esquivo, a veces directamente agarro circunvalación para agarrar por 13 y esquivar Plaza Italia y todo eso (...) es fluido porque son arterias principales, pero siempre hay movimiento. Plaza Italia es medio caótica a la mañana, va siempre. Y a la vuelta, hasta la plaza de 19 y 60 es tranquilo después para el Cementerio” (Gustavo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

En relación a las actividades que realizan por fuera de su trabajo, Gustavo, en comparación con Gisela, tiene una serie de actividades pautadas para la semana de índole recreativo y laboral también. A todas estas actividades, va con el auto:

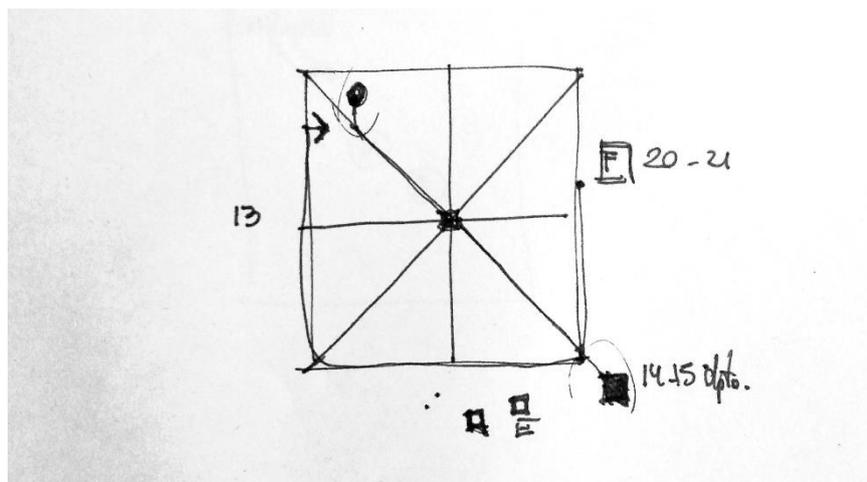
*“Los lunes juego al futbol y queda en 77 entre 16 y 17 (...) yo ahí voy de 8 a 9, generalmente estamos acá o en el estudio que esta por Los Hornos en 57 y 137 (...) Ahí me manejo todo por circunvalación, cargado pero tranquilo. Y después casi todas las actividades las tengo medio periféricas o cerca. Entrenamiento hago... (no me acuerdo la calle), eso también me pasa se cómo llegar pero no la dirección, póneme altura 38 y 131” (Gustavo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Manejar es un estrés para Gustavo, dice que intenta no enojarse tanto para no arrancar mal el día, pero el apuro que tienen las otras personas y las malas costumbres de manejo en la ciudad, lo ponen en un lugar de tensión constante. Cuando se le pregunta porque sigue eligiendo el auto, él responde:

*“El auto lo elijo por comodidad, por velocidad y porque lo tengo, si no lo tuviese. Póneme toda la facultad me manejé en colectivo, en realidad el auto me lo dio mi viejo, porque tampoco sé si me lo hubiera comprado, no sé, pero más que nada es comodidad y te terminás acostumbrando a acortar los tiempos, salís 20 minutos antes versus una hora. Terminás creyendo que no podés dejarlo, pero la semana que se rompe el auto y yo me tengo que manejar en colectivo, no tengo problema” (Gustavo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Uno de los aspectos más interesantes de los itinerarios de Gustavo y Gisela es su condición de convivencia, donde ambos tienen sus departamentos, pero terminan y empiezan su día juntos. Al desarrollar Gustavo otras actividades, como el gimnasio, y Gisela volver directo a su casa (por lo menos en la mayoría de los días), es Gustavo, que maneja, que debe salir a la noche y volver al departamento de Gisela:

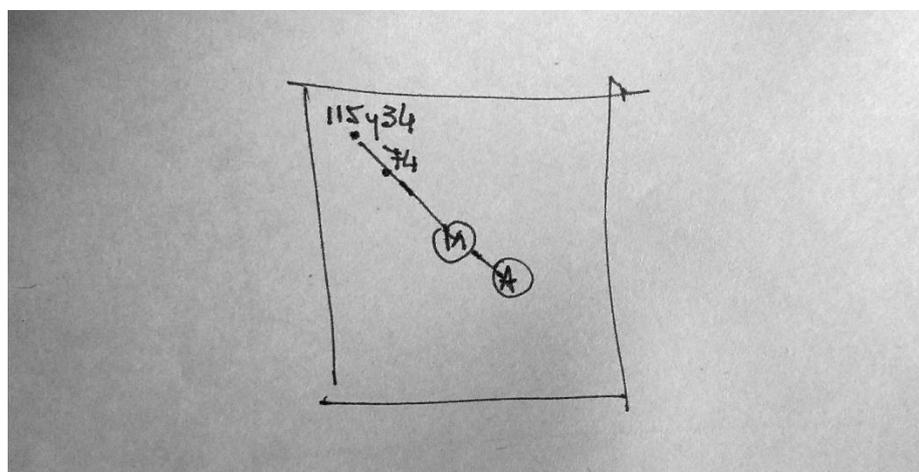
*“Ahora convivo, pero tengo el departamento, estoy como en los dos lados. Cuando vuelvo de entrenar al departamento a bañarme, de ahí me cruzó toda la ciudad por diagonal 74 en auto. Y eso sí, o voy todo por diagonal o por circunvalación, va más rápido. Depende el horario, por ahí un sábado a la una de la mañana no me gusta cruzar el centro porque es un despiole, por circunvalación es más rápido, más tranquilo” (Gustavo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*



Cartografía 26. Itinerario de viaje de Gustavo. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

En cuanto a sus restricciones y capacidad a la hora de movilizarse, ambos rescatan el hecho de poder caminar, ya que su capacidad física se los permite y que en su recorrido aprovechan a hacer otras cosas. Las limitaciones que perciben están más relacionadas con la imposibilidad de manejarse libremente de noche por cuestiones de seguridad, lo cual los obliga a elegir el auto o el taxi/remisse. Como señala en su relato Gisela:

*“Yo a veces voy caminando, cuando aumentó el colectivo, agarró diagonal 74 derecho hasta 115, a veces lo hago, pero a veces estoy muy cansada. Yo trabajo los fines de semana también, durante la semana me cuesta recuperarme, porque trabajó a la noche e irme caminando me cuesta. Pero sí, es más, hoy me voy caminando porque tengo que hacer cosas en el ínterin entonces pasó caminando y sigo. No voy a agarrar de vuelta el colectivo. También depende del recorrido caminar por diagonal 74 es lindo, caminar por diagonal 80 es terrible (...) de noche no se puede caminar” (Gisela, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*



Cartografía 27. Itinerario de viaje de Gisela. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

El carácter no-regular y relacional en los itinerarios de esta pareja se producen por la falta de obligaciones o personas que dependan de ellos. Poder disponer de sus horarios los habilita a poder reprogramar e improvisar sus actividades y recorridos. El ser jóvenes les permite, no solamente movilizarse de manera más ágil y despreocupada, sino también buscar alternativas que les generen un mayor placer durante el viaje. Gustavo lo resume muy bien cuando declara:

*“Intento cambiar mi recorrido. Particularmente no tengo una movilidad muy lineal, muy repetitiva, me aburro. Porque ya te cansa el recorrido y ya sabes que semáforo vas a enganchar, que semáforo se pone verde. El tránsito...es como ya decís “no quiero ver más eso” y agarrás por otro lado” (Gustavo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

### **No regular y relacional. “No existe un día normal”**

Gerónimo vive en la delegación de Los Hornos junto a su esposa y sus 3 hijas. Su jornada laboral es de 6 horas, ingresa a las 9 de la mañana y sale a las 3 de la tarde. Pero excepto por ese horario, nada en el día de Gerónimo sigue una pauta fija y él lo aclara ni bien empieza la entrevista:

*Investigador: “¿Como es un día normal de venir acá al trabajo?”*

*Gerónimo: “No es normal por lo general”*

*Investigador: “¿No hay un día normal?”*

*Gerónimo: “No, eh, el horario por ejemplo acá de la oficina es de 9 a 15. Igual no hago viaje de mi casa a la oficina y de mi oficina a mi casa. En el medio pasa de todo. Una familia compleja somos”*

*(Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

El itinerario de Gerónimo está compuesto por tres etapas, que varían según el día de la semana: la ida, el medio y la vuelta. La ida la hace en conjunto con su esposa e hijas, en el medio interactúa con ellas a la salida del colegio y la vuelta la hace solo a la tarde noche. En primer lugar, para salir de su casa, Gerónimo explica:

*“Vivo en Los Hornos 140 y 64, a ver, algunos días son distintos a otros. por lo general ahora que empezó el ciclo lectivo salimos con el auto toda la familia. Vamos primero por 66 hasta Monseñor Alberti, que es el colegio de las nenas, esto queda en 19 y 63. Ahí quedan las nenas y mi señora se va con el auto a trabajar y me deja pagando a mí” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

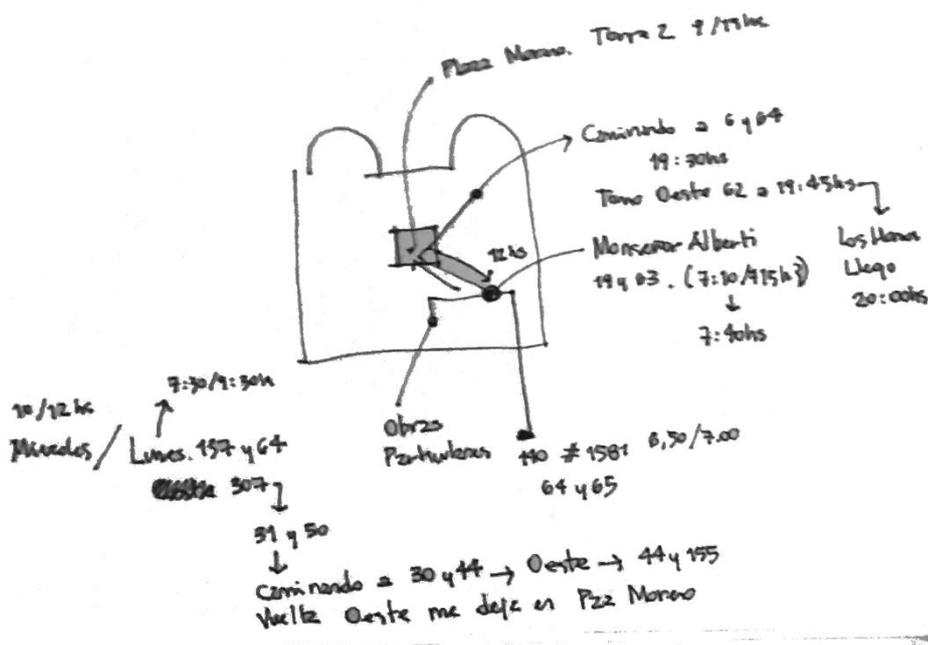
Esa es sólo la primera parada, la escuela:

*“Horario de salida esto es 7 de la mañana, 7 menos diez, tempranísimo. Acá (señala la escuela) llegamos 7 y diez, 7 y cuarto. Ahí entra mi nena más grande, porque son tres una en primaria, una en secundaria y otra en jardín, tengo todo. Y a veces los miércoles mi señora va a dar clases a su colegio y se quedan todas ahí (...) Yo acá (la escuela) me estoy quedando hasta las 7:40 que ahí entra mi última nena al jardín (suspira) De ahí o vengo para acá para la torre caminando, agarro diagonal 74 que sería así (dibuja), plaza Moreno, llegó a la torre temprano antes del horario. O si estoy con alguna obra cerca, paso a ver la obra que ya ese no es un destino tan fijo, porque depende, y de ahí me vengo a la torre, O me voy a obras particulares a 20 y 50, que sería ahí. Esas son las variantes del inicio” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Una vez que llega a las torres él desarrolla su jornada laboral, excepto algunos días que tiene que ir a buscar a sus hijas a la salida del colegio. Al respecto, Gerónimo relata:

*“Después bueno hago el horario acá de 9 a 15. Algunos días, por ejemplo, Jueves y Viernes voy a buscar a las nenas, o sea hago de vuelta el recorrido, salgo de acá y llego a la escuela a las 12 de mediodía y allá la espero a mi señora que viene de dar clases y se las lleva. Y de ahí yo me vuelvo a la torre (...) todo caminando. Bien, hasta las 15 horas eso, bueno después algunos días yo doy clases de matemática, lunes y miércoles, salgo a la mañana y me tomó el micro, el 307 y me bajo en 31 y 50 y de ahí me tengo que tomar el Oeste, no tengo uno directo. Ahí ya se complica. Me bajo (de la línea 307) en 31 y 50 y de ahí caminé hasta 30 y 44. Y ahí me tomó el oeste que va por 44 y voy a 44 y 155 que ahí doy clases. A la vuelta tomó el oeste que me deja en Plaza Moreno. Lunes y miércoles hago eso, me voy a la escuela (de 7.30 a 9.30) y después acá. Pero tengo que hacer este trasbordo” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

A esta altura de la entrevista el mapa de viaje de Gerónimo (Cartografía 28) está lleno de marcas, horarios y líneas de transporte, señala y combina los días y horarios, tiene una opción de transporte para cada actividad y una opción alternativa para cada caso, por las dudas.



Cartografía 28. Itinerario de viaje de Gerónimo. Fuentes: Entrevistas semiestructuradas a los empleados del CAG de La Plata, Marzo 2017.

Luego de las torres, Gerónimo emprende la vuelta a su casa, que al igual que el resto de su itinerario, conlleva una vuelta de rosca:

“Cuando salgo a las 15 horas de acá, agarró diagonal 73 (dibuja) y me voy caminando a 6 y 64, que ahí hay un estudio de ingeniería. Trabajó ahí hasta la 7 y media, porque hasta las 7 y media, porque 7 y media salgo y engancho un oeste que me deja en Los Hornos, sino es imposible, pasa cada una hora, si no lo enganchó, mmmm (gesto de resignación) (...) Me deja en Los Hornos de vuelta a las 8, 8 y cinco (...) y este por lo general es el día típico, los lunes y miércoles se agrega la docencia. Después si tuviera obra, ira en micro, viste que por lo general las obras quedan en la periferia, ahí tomó todo tipo de micro (...) pero es muy variable, capaz lo hago a la mañana los sábados” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).

Ante semejante despliegue de opciones y alternativas, se le consultó por cuál era su opinión sobre dichos viajes, como era su experiencia, y si notaba alguna diferencia entre la ida y la vuelta. Preguntas que Gerónimo respondió de la siguiente manera:

“Ninguno de los viajes son complicados, son cortos, Por lo general no tomo micros que estén muy cargados de gente, ni hago muchas colas. En estos horarios no tengo micros que pasen llenos pónelo. El tema a veces son las frecuencias, como el de la vuelta, tomo el Este hasta 7 y 50 y ahí tomo el 307, pero eso implica mucho más gasto ya dos boletos. Pero tampoco son

*viajes muy engorrosos. No son horas pico, la hora pico la hago caminando. No son tortuosos, ni son viajes largos. Críticas sí, la frecuencia del Oeste (...) complicaciones hay en esto (señala su circuito combinado para ir lunes y miércoles para dar clases de matemáticas)” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

A pesar de la complejidad en su itinerario, Gerónimo insiste en que sus viajes no son tan complicados, exceptuando ciertas combinaciones entre diferentes líneas de colectivo. Con respecto a los factores que afectan sus itinerarios, Gerónimo tiene una respuesta contundente: *“los días de lluvia se cae todo abajo” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017)*. A esto se añaden los altos costos que implica moverse, tanto en colectivo como el auto. A pesar de todas las vueltas que realiza en su itinerario, él insiste en resaltar lo positivo: *“Y mira yo lo uso (el viaje) para dormir, porque se duerme muy poco en mi casa, con las nenas y con el trabajo” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017)*.

Con respecto a la elección de su modo de transporte, Gerónimo insiste sobre la caminata y el transporte público. Cuando se le preguntan las razones para dicha elección, y no el auto por ejemplo, él responde:

*“No, una porque no manejo. Y mi señora es profesora en el colegio Nacional, el Liceo, el Centenario y en esos horarios cuando termina de dar clases en un lado, tiene a lo sumo 20 minutos que ya tiene que estar dando clases en otro. Maneja ella, el vehículo lo usa ella y después tiene que ir a buscar a las nenas. Digamos que la logística familiar se dio por ese lado. Obviamente yo teniendo un auto todo esto lo facilitaría muchísimo, ni hablar si tengo todas estas actividades y 2 o 3 obras para realizar, pero bueno, no sé si será típico, pero me gusta caminar, entonces recorrido que puedo hacer caminando lo hago (...) lo hago por no gastar y tampoco tengo un horario, tengo tiempo para hacerlo” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

La prioridad en la disponibilidad del auto, más allá de la capacidad o no de manejar, es determinada en este caso por la flexibilidad o inflexibilidad en los horarios de los respectivos trabajos de los miembros del hogar y no con el género. Gerónimo tiene muy presente las diferencias entre sus trabajos, más flexibles y esporádicos, que los de su esposa, rutinarios y pautados:

*Investigador: ¿Sentís que sacrificarían un poco más de tiempo de viaje si existe alguna opción más placentera?*

*Gerónimo: Y el problema es los horarios. Yo no tengo problema de hecho cuando hago los trayectos caminando es un poco por eso. Pero si le digo eso a mi señora ella me responde “Todo muy lindo todo muy lindo, pero no llegó. De hecho, cuando nos deja acá en la escuela como que me mira. Sale rajando porque no llega. Todo lo que implique mejorar la calidad de vida, bienvenido, pero el tema es que este esquema (señalando el mapa) no te lo está permitiendo”*

*(Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017)*

A partir del relato de los entrevistados, la complejidad en las prácticas de movilidad cotidianas adquiere nuevos elementos. A partir del análisis de la figura **“regular e individual”** se puede comprender como aquellos miembros del hogar que no cargan con las tareas del hogar, o con la movilidad de otros, son capaces de asumir itinerarios más directos, regular, simples. No por ello exentos de sus propias complejidades, las frecuencias, el incumplimiento de horarios y el cambio inesperado en la ruta de las líneas de transporte público, añaden un factor de incertidumbre y no-regularidad asumido por los individuos como “lo regular” o “lo normal”.

El abordaje sobre la figura “regular y relacional” destaca la importancia del rol de la mujer en el manejo. En el caso de las mujeres que van como acompañantes en el auto, el factor regular se vincula con el trayecto directo de su recorrido y la posibilidad de bajarse y subirse al auto en la puerta de su trabajo. Sin embargo, sus trayectorias no están libres de posibles desvíos u obstáculos en torno a marchas y obras viales que obligan a redireccionar sus trayectorias. El carácter relacional en dichos itinerarios se da a partir del vínculo con sus esposos, ya sea porque cumplen el rol de “chofer” como porque comparten el auto y deben ponerse de acuerdo para ver quien lo lleva ese día. En cambio, la mujer que asume el rol de conductora carga con la responsabilidad de los itinerarios de otros de los miembros de su familia, por lo general los hijos, lo cual las obliga a desarrollar un itinerario intrincado y complejo. Esta misma condición relacional es la que las obliga a repetir el mismo itinerario todos los días, con eventuales excepciones. Este perfil asume como carga adicional el trastorno en el uso del auto (costos, estacionamiento, tránsito), pero las presencias de los niños en sus itinerarios les impiden pensar en otra posibilidad de transporte.

Con respecto a la figura “no-regular e individual” podemos encontrar dos mujeres que pueden, pero elijen no manejar. Comparten con el primer grupo el uso del transporte público, pero a diferencia del primero, realizan actividades intermedias en relación a otros trabajos al menos un día por semana. Su manejo independiente reside, por un lado, en la etapa del ciclo de vida que atraviesan, una es madre de un muchacho grande que ya se maneja sola y otra aún está embarazada, por lo cual todavía no debe lidiar con los dilemas planteados en el grupo anterior. Ambas entrevistadas comparten la necesidad de liberarse del estrés del manejo, pero al residir una de ellas a las afueras del casco, muchas veces es la única alternativa que tiene para poder salir del barrio.

En cuanto a la cuarta y última figura “no regular y no relacional”, se presentan dos situaciones cuasi opuestas: una pareja joven sin hijos y una pareja de mediana edad con 3 hijos. La condición de no regularidad en el primer caso se debe a la falta de horarios y obligaciones, en el segundo caso se vincula con la sobre-exigencia de horarios y cambios en las actividades de los miembros del hogar a lo largo de la semana. El factor relacional, en el primer caso, se da a través de la relación vincular de pareja, y los vínculos laborales por fuera de las torres. En el segundo caso, el factor relacional se da a través de la constante comunicación/coordiación entre los padres y el ida y vuelta de llevar y traer a sus hijos.

En todos los casos se detectan ciertos factores comunes: (i) la dependencia del auto ante la necesidad de realizar itinerarios de múltiples actividades; (ii) la caminata como complemento obligado al viaje en auto por los factores implicados en el estacionamiento en el centro; (iii) el factor de incertidumbre en los recorridos de los itinerarios por motivos externos a ellos (marchas, cortes, paros, obras en construcción).

## **Parte 3** Análisis de resultados y conclusiones



## **CAPÍTULO 6 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS**



El abordaje complementario propuesto para esta investigación permitió poner en evidencia los factores que visibilizan la complejización en las prácticas de movilidad, el carácter no-regular y el carácter relacional. A través de las encuestas, se pudo dar cuenta de la relevancia de dichos factores dentro de la movilidad cotidiana actual en el partido. Las entrevistas, por su parte, permitieron revelar las principales causas que influían sobre dichos factores.

La hipótesis planteada para orientar esta tesis, establecía que: “las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo se han complejizado, entre otras cosas, por el efecto combinado de: (i) la flexibilización y diversificación de las actividades productivas y (ii) la modificación de los roles de género tradicionales en el hogar”. A partir de los resultados obtenidos hasta ahora, y como síntesis del abordaje complementario planteado por el trabajo, se desarrolla a continuación el análisis sobre las dos problemáticas emergentes en la complejización de las prácticas de movilidad. Por un lado, el problema económico en relación a la flexibilización de sus actividades productivas y los bajos salarios, factores que inciden sobre su tendencia a “no soltar” ningún trabajo y agarrar alguno más si pueden. Y, por otro lado, las dificultades que esta multiplicidad de trabajos implica para la organización del hogar, poniendo en la balanza cuestiones como: ¿quién se lleva el auto?, ¿quién va a buscar a los chicos? ¿a qué hora nos encontramos?

### **6.1. “NO SE PUEDE SOLTAR NADA”. LA FLEXIBILIZACIÓN EN EL TRABAJO**

Las condiciones de trabajo y las características de la jornada laboral de los empleados públicos forman parte de un contexto mayor de flexibilidad y precarización laboral, en el cual ellos, a pesar de tratarse de un perfil laboral tradicional de la ciudad de La Plata, también han sido afectados.

#### **Empleados, docentes y profesionales**

Las entrevistas realizadas a los empleados del CAG permitieron evidenciar la presencia de múltiples trabajos en sus itinerarios de viaje. Los perfiles laborales que pueden mantener vinculados a su trabajo como empleados son, la docencia (en cualquiera de sus niveles) y el desarrollo de actividades profesionales independientes (como arquitectura y psicología). Con respecto a aquellos entrevistados que realizan tareas docentes, pueden señalarse dos factores contrastantes en sus itinerarios, uno flexible y otro fijo. Por un lado, el contraste entre la flexibilidad de horarios en su trabajo en las torres versus las franjas de horario pautadas y fijas que caracterizan la labor docente. Esto los lleva a adoptar inclusive estrategias

diferenciales para viajar a los diferentes tipos de trabajo, por lo general, los trabajos más flexibles se asocian con el uso del transporte público, ya que admiten la posibilidad de llegar tarde. Los trabajos con horarios pautados, por otra parte, exigen modos más individuales y flexibles (paradójicamente), como el auto, la bici, inclusive la caminata. A pesar de los horarios pautados en las tareas docentes, la falta de disponibilidad de horas cátedra y cargos rentados, hace que dicha actividad posea un carácter esporádico y variable de un año a otro.

Con respecto a los entrevistados que realizan tareas profesionales, el carácter flexible y autónomo de dichas actividades productivas, les permite intercalarlas con su jornada laboral “fija” dentro de las horas. Trámites, compras o visitas a obra son tareas que pueden realizarse antes o después de la jornada laboral fija, no sin un costo. Como se puede apreciar en las palabras de Gerónimo:

*Investigador: “¿Cómo ves esto de tener varios lugares de trabajo, algunos fijos otros no?”*

*Gerónimo: “Estresante, altamente estresante, pero necesario”*

*(Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

### **Jornadas de seis horas, horarios flexibles, y salarios que no alcanzan**

La tendencia general de las jornadas laborales entre los empleados públicos es de solo 6 horas. Dicha disponibilidad permite la posibilidad/produce la necesidad de realizar otros trabajos, a causa del bajo salario que reciben los empleados por sus horas de trabajo. Enmarcado en un contexto de flexibilización en la contratación de los empleados y de desidia con respecto a las instalaciones donde se alojan sus puestos de trabajo, los empleados utilizan como un recurso a su favor la falta de control en los horarios de llegada y salida del trabajo. Aprovechan el tiempo y la localización estratégica de su lugar de trabajo dentro de la ciudad, para realizar las compras o trámites que necesitan dentro del horario laboral. Así lo expresa Ana en su entrevista:

*Investigador: y aprovechas a hacer algo a la vuelta o sea algún trámite alguna actividad acá en el centro y después volvés, o directamente volvés a tu casa*

*Ana: no, lo hago en horario de trabajo, je.*

*(Ana, comunicación personal, 27 de marzo de 2017)*

## El balance del costo del transporte

El costo del transporte es una variable a considerar en la movilidad para cualquier trabajador y su hogar. Pero el salario mínimo que reciben dichos empleados, hace que dicha cualidad pese aún más, considerando todas las opciones posibles (auto, colectivo, caminata, bicicleta, moto) y los gastos implicados en su viaje (nafta, boleto de colectivo, combinaciones, estacionamiento). Este balance es reflejado a la perfección en el discurso de Ana:

*Investigador: ¿porque elegís el micro para viajar?*

*Ana: no tengo plata para comprar un auto*

*Investigador: ¿si no pensas que vendrías en auto?*

*Ana: no, la verdad que no prefiero cambiar esa comodidad de tomar el micro llegar en 20 / media hora*

*Investigador: para vos es un gasto grande ¿*

*Ana: el sueldo es muy chico o sea que es un gasto ¿entendés? en realidad para todos los empleados públicos es un tema, porque parece que no, pero todo suma porque después tenés el micro, por ahí la comida / lo que es el recuento del día tenés un montón de gastos dando vueltas, entonces son 12 o 13 pesos<sup>27</sup> para venir.*

*Investigador: ¿ida solo o ida y vuelta?*

*Ana: ida y vuelta y sumado a lo que puedas consumir acá en el día y / es mucho en relación a lo que ganás.*

*A: claro*

*B: que son 300, 400 pesos por día<sup>28</sup> que se te vayan 50, 60 en gastos en el día es bastante}*

*(Ana, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

El auto, a pesar de sus comodidades, no deja de ser un gasto y con tal de recortar alguno de sus costos empleadas como Nora caminan hasta 10 cuadras todos los días para dejar su auto en zonas libre de estacionamiento medido y de allí dirigirse a las torres:

---

<sup>27</sup> El valor del boleto mínimo en marzo de 2017 era AR\$6.50. El equivalente en la actualizado a enero 2019 correspondería a AR\$16.20 lo que equivaldría a AR\$32.40 diarios en ida y vuelta, AR\$648 mensuales en gastos de transporte público.

<sup>28</sup> Ella se refiere al cálculo de su sueldo mensual distribuido por día

*“Yo no puedo pagar estacionamiento medido 6 horas todos los días, es un costo que no puedo afrontar” (Nora, comunicación personal, 22 de marzo de 2017).*

O como señala Gerónimo, con respecto a los gastos que asumen con su esposa para que ella pueda manejarse todos los días en el auto en la ciudad:

*“Económicamente es costoso, el auto te implica un costo de mantenimiento y después tenerlo adentro del casco, ya es un costo más. Yo con el micro AR\$6.50, AR\$6.55, por día tengo, póneme un día común (va contando los viajes...) tenés 40/50 pesos por día. Es caro” (Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

En definitiva, la falta de un trabajo con una jornada completa, y que reciban una paga acorde a ella, lleva a los empleados públicos a complejizar su movilidad a partir de incorporar todos aquellos trabajos que les sea posible asumir a lo largo de su jornada y de su semana. Este rasgo únicamente permitió reflejar el alto grado de no-regularidad en los itinerarios del CAG, poniendo en jaque la imagen del empleado estatal con jornada laboral regular, trabajo y trayectoria estables.

## **6.2. “¿CÓMO NOS ORGANIZAMOS?”. LOS ROLES DE GÉNERO**

El rol activo de la mujer en el mercado laboral, y la multiplicidad de trabajos que asumen cada miembro del hogar, traen aparejada una reorganización y coordinación constante entre los diferentes miembros del hogar, particularmente aquellos con hijos.

### **Del marido-chofer a negociar quien se lleva el auto. Roles de género y manejo**

El auto es uno de los bienes materiales más apreciados por las familias a la hora de movilizarse. Aquellos que no lo tienen, se arreglan cada uno por su cuenta, pero la presencia del auto en el hogar pone en discusión los roles y responsabilidades dentro del mismo, y los presupuestos sobre quien debería asumírselos. En el caso de las empleadas del CAG se reflejan diversas situaciones en torno a su rol al volante.

Por un lado, están aquellas entrevistadas que asumen un rol como acompañantes en su viaje al trabajo, y sus maridos, por lo general, son los que cumplen el rol de conductor-chofer. Esto implica un relajo por parte de ellas, en cuanto a la responsabilidad de su movilidad, pero

también una dependencia hacia sus maridos para realizar sus viajes de esa manera. Es el caso de Celia y Rocío, así como también de Alicia, que comenta al respecto:

*“Yo nunca maneje en realidad, pero cuando tenía marido me llevaba y me traía y // cuando el remise era más barato por ahí también nos manejábamos con remise pero ahora no, porque por 30 cuadras te cobran 60 o 70 pesos y es una locura” (María, comunicación personal, 27 de marzo de 2017).*

Gisela también viaja con su novio, él manejando y ella de acompañante, sin embargo, ella prefiere manejarse sola en el resto de sus viajes, afirma *“no me gusta depender de él y eso de tener a tu pareja como taxi, no me va” (Gisela, comunicación personal, 30 de marzo de 2017)*. Por otro lado, hay casos como el de Melina, ella y su esposo tienen un auto para cada uno, y esto anula cualquier tipo de discusión con respecto a quien lleva y traer a su hija. Sin embargo, la que asume el rol de llevar y traerla, es por lo general ella. Por último, el caso de Lucía podría considerarse el más conflictivo, tanto ella como su marido necesitan del auto, pero solo hay uno disponible en el hogar:

*“Con el auto me manejo. La única restricción que tengo es ponerme de acuerdo con mi marido para ver quién se queda el auto” (Lucía, comunicación personal, 30 de marzo de 2017).*

Por otro lado, están las mujeres como Nora y Alba, libres con respecto a la discusión del uso del auto, ya que son las únicas propietarias y conductoras en el hogar. Esta ventaja lleva a su vez, la carga implícita de ser las únicas encargadas de recoger y llevar a los demás integrantes de su familia. Este también es el caso de la esposa de Gerónimo que, como el no maneja, se encarga de los recorridos del auto familiar. Al respecto, su esposo explica:

*Investigador: “¿Sentís que ella estando con el auto la pasa peor?”*

*Gerónimo: “Sííí, y también ella es más serena también, pero pasa que ella tiene cumplimiento estricto de horarios y tiene tiempos mínimos entre uno y otro. Yo por ahí los puedo manejar más acá en la torre, entró a las 9, 9 y veinte. Tengo que cumplir horario, pero siempre queda ahí. De hecho, estoy en el trabajo y ahora tengo que salir a hacer un trámite, salgo a buscar a las nenas, voy, vengo. El trabajo en el estudio también no tengo que cumplir un horario. Tengo solo la rigidez del horario de las clases, si tomará más horas, ahí tendríamos que charlarlo, más que yo lo hago en micro. Ahí sí el estrés que tengo de hacer todo esto sería.....”*

*(Gerónimo, comunicación personal, 30 de marzo de 2017)*

## **Tareas de cuidado ¿Quién se hace cargo?**

A lo largo de las entrevistas, a partir del testimonio tanto de hombres como mujeres y los otros miembros en su familia, se ha identificado una nueva serie de variables en torno a la distribución del trabajo en el hogar (llevar y traer hijos, hacer las compras, realizar trámites).

Tradicionalmente el hombre fue el encargado de trabajar y la mujer de ocuparse del resto de las tareas, pero, con la mujer ingresando al mundo laboral, esta división clásica perdió su rigidez. Se reconocen como nuevos factores en la determinación del rol de cuidado en el hogar, por un lado, la disponibilidad horaria y flexibilidad de la jornada productiva de los miembros del hogar y por otro, la disponibilidad del auto familiar. Como Nora y Milena hacen evidente, la movilidad de los hijos muchas veces implica el uso de un auto, es el que habilita la flexibilidad en el recorrido y la capacidad de transporte de varios individuos.

En parejas como las de Gerónimo y su esposa, la flexibilidad en sus horarios es la que determina quien va a buscar y quien se queda esperando a que las niñas ingresen a la escuela. Esta premisa aporta nuevas pautas para entender la organización en los itinerarios de los hogares y pone en relevancia la tendencia dentro de ciertos hogares, donde hombres y mujeres trabajan por igual, a desempeñar roles más equilibrados en torno al reparto de las tareas de cuidado del hogar.

## **Sin hijos, con hijos y sin hijos de nuevo. Ciclos de vida y movilidad**

El ciclo de vida de los entrevistados dio un indicio clave en la variabilidad de su complejidad. Aquellos entrevistados que aún no tienen hijos, como Gisela, Gustavo y Ana, presentan una mayor libertad en su organización y en los planes esporádicos que puedan surgir a lo largo de la jornada. A su vez, sus itinerarios contienen otro tipo de actividades no laborales, tales como ir a jugar al fútbol, juntarse con amigos y realizar actividades deportivas.

Los entrevistados con hijos, por otra parte, tienen mayores exigencias por la interdependencia que generan en relación a las actividades de los más pequeños, fomentando una movilidad coordinada y, a su vez, sometida a todo tipo de incertidumbres. Tales como son la salud de los chicos, la ausencia de algún docente o un plan de improvisado con sus amigos del colegio. Estos factores se ven exacerbados en los hogares con niños más pequeños o en edad escolar, que aún no pueden movilizarse de manera completamente independiente.

Por último, los entrevistados cuyos hijos ya son adolescentes o adultos, se reencuentran con una mayor libertad en sus horarios y movilidad, al ganar sus hijos independencia. Los ciclos de vida permiten poner en relevancia como las relaciones intra-familiares varían a lo largo del tiempo, introduciendo una variable no-regular en relación a períodos del año (ciclo lectivo, vacaciones de verano, de invierno) y períodos de la vida (niñez, adolescencia, adultez, vejez).

Reconocer la relación que existe entre ambas problemáticas, es parte de comprender la complejidad detrás de sus itinerarios. La multiplicidad de trabajos, evidenciada en el carácter no regular de los itinerarios, añade lugares, horarios y actividades a desarrollar a lo largo de la jornada. Esto genera una menor disponibilidad del tiempo de los empleados para estar con sus hijos, lo cuál implica una mayor necesidad de coordinación en su movilidad (carácter relacional) y el desarrollo de estrategias alternativas que garanticen el cuidado de los hijos (actividades extracurriculares, coordinación con otros familiares, amigos, contratación de servicios de cuidado). En definitiva, el empleado debe realizar varios trabajos para garantizar el ingreso que su familia necesita para desarrollarse, pero esto implica generar un mayor gasto en términos de tiempo y costos en relación a sus prácticas de movilidad. Todas estas decisiones se desarrollan en un contexto de expansión urbana residencial, que añade el clásico problema de la distancia a la movilidad de los miembros de los hogares, factor evidenciado y relevado a partir del análisis del carácter no regular y relacional en los itinerarios de viaje al trabajo.



## **CAPÍTULO 7**

## **CONCLUSIONES Y NUEVAS TRAYECTORIAS**



En el presente capítulo se expresan las principales conclusiones de la investigación, contrastando los objetivos e hipótesis iniciales con los resultados de los análisis desarrollados. A su vez, se presentan las líneas de trabajo que se desprenden de la investigación con el propósito de orientar futuras investigaciones sobre la temática a partir de nuevos interrogantes.

## 7.1. CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS Y CONCLUSIONES GENERALES

En relación al **primer objetivo planteado para la investigación**: *Indagar sobre los antecedentes teóricos y metodológicos relevantes en el estudio de la movilidad cotidiana por trabajo*. La investigación avanzó en el conocimiento sobre los antecedentes teóricos y metodológicos que abordaron la movilidad cotidiana por trabajo, reconociendo 2 enfoques predominantes, los que abordan la movilidad como herramienta de la planificación y los que la consideran un reflejo de la experiencia urbana. El presente estudio se enmarcó dentro de los estudios integradores de ambas perspectivas. Las indagaciones de dichos antecedentes permitieron, no solamente enmarcar el aporte de la investigación a los estudios de la movilidad, sino también construir un marco-teórico metodológico contemplativo de las múltiples variables involucradas en el viaje cotidiano al trabajo.

Tomando como referencia la **primera hipótesis derivada**, planteada al inicio: *La complejidad que caracteriza las prácticas de movilidad por trabajo, no puede ser completamente abordada por las encuestas de origen-destino tradicionales en los estudios de transporte, resultan insuficientes para representar el carácter relacional y no-regular en las prácticas de movilidad actuales*. A partir de la revisión de antecedentes, se pudo corroborar que dichas encuestas de origen y destino abordan el viaje al trabajo en relación al origen y destino del viaje y distinguiendo un motivo particular para cada uno. Los resultados de este tipo de encuestas tienen la capacidad de representar la atraktividad de viajes por trabajo de un área en particular o las tasas de generación de viajes por trabajo. Sin embargo, en cuanto al carácter relacional de dichos viajes, el instrumento tiene limitaciones estructurales y en cuanto a la no regularidad, tiene imposibilidad de registrarla, en tanto que asume, de partida, una hipótesis de regularidad en toda la muestra, tanto de hogares, como de modos de transporte o de motivos de viaje, obteniendo una foto instantánea de un patrón de movilidad, asumido conceptualmente, como estable.

En esta investigación se comprueba que existe un potencial en las encuestas, en tanto instrumentos de base cuantitativa, que les permite acceder a una información más compleja y completa de movilidad por trabajo, pero, por su naturaleza cuantitativa, no logran hacerlo de manera completa por sí mismas. En este sentido, se analizó la encuesta de comportamiento de movilidad del GLP 2013, tomada como punto de partida cuantitativo, focalizando en su estructura y preguntas innovadoras (¿cuán regular es tu forma de viajar?, ¿cuál es tu rol como sostén del hogar?, entre otras).

A partir de la construcción y recategorización de variables como: rol económico del encuestado, composición del hogar y rol de movilidad, y de la aplicación de variables disponibles: como el género, el barrio de residencia y el perfil laboral, la investigación fue capaz de reconocer cuales variables incidían sobre los niveles de regularidad de los viajes. Esta exploración dio origen al diseño metodológico de base cualitativo y la definición del perfil de los empleados a entrevistar. De esta manera, pudo comprobarse un mayor alcance, en comparación con las encuestas de origen y destino tradicionales, así como también, explorar las potencialidades y reconocer las limitaciones de dicho instrumento para reflejar la complejidad en los itinerarios de movilidad por trabajo actuales.

En relación al **segundo objetivo de la investigación**, *visibilizar el carácter relacional y no-regular en las prácticas de movilidad por trabajo*, el trabajo pudo comprobar, a partir del desarrollo de las herramientas complementarias planteadas en su marco metodológico, que el 58% de los itinerarios de la muestra de la encuesta poseen un carácter no-regular y que el 75.65% presentan un itinerario poligonal, uno de los principales aspectos del carácter relacional. Para poder visibilizar estos dos factores se diseñó y aplicó una metodología que permitió articular relevamientos y análisis cuantitativos, con registros y análisis cualitativos. A partir de dicho análisis, pudieron reconocerse las características que hacen del viaje al trabajo contemporáneo, un viaje muy distinto de aquel pendular de los años 70.

Estos registros, dan cuenta de un conjunto de dificultades sistemáticas con que se encuentran las familias e individuos en sus travesías urbanas cotidianas. Estas dificultades, que se traducen en pérdidas de tiempo, dinero, tranquilidad y calidad de vida urbana, se deben volver tema de agenda para la planificación, en virtud del peso específico que el problema de la movilidad por trabajo tiene en la población, particularmente en el caso de la ciudad administrativa.

Contrastando con la **segunda hipótesis derivada**: *La flexibilización de las actividades productivas se expresa en el carácter no-regular de las prácticas de movilidad por trabajo, debido a la variabilidad del lugar y el horario de trabajo, esto se torna aún más crítico según la distancia entre las actividades productivas y los hogares, el tamaño y la composición del hogar y la diversidad de las actividades cotidianas.* La investigación permitió reconocer, a partir de las entrevistas, la complejidad en la estructura productiva de los individuos y hogares, visible en las diversas situaciones a las cuales se enfrentan los empleados públicos. Entre ellas se reconocen el salario bajo que reciben los empleados, que los obliga a combinar la jornada laboral part-time con otros trabajos, aprovechándose de la flexibilidad de entrada y salida de sus horarios administrativos. La multiplicidad de trabajos que asumen los empleados, ya sea como docentes o profesionales independientes, incide sobre la complejización de sus itinerarios ya que, normalmente, sus trabajos están ubicados en diferentes lugares y tiempos en la ciudad, algunos fijos, pero muchos de carácter esporádico. Estas situaciones de inestabilidad laboral o de diversos trabajos en simultáneo, producen incertidumbre y fomentan la no-regularidad en sus itinerarios, presionando y desafiando sus capacidades de coordinar actividades con otros miembros de su familia o con terceros.

El problema tiene una raíz económica. La búsqueda de empleos alternativos complementarios no es algo nuevo, pero la búsqueda de todas las actividades posibles por efecto de la necesidad de mejorar los ingresos, es parte de lo contemporáneo. Se combina a este factor la ciudad contemporánea, caracterizada por su extensión de baja densidad residencial, sus periferias-dormitorio y la alta concentración de actividades productivas en acotadas superficies centrales. En estos contextos, la incertidumbre económica se convierte cada día, en la in-certeza de cómo llegar a tiempo en el caos de movilidad que se produce en ese centro concentrado. Todo ello resulta en patrones de movilidad conflictivos para la ciudad y para las familias, tanto en términos de tiempos, costos y estrés; como en una sobreproducción de viajes, un exceso de movilidad y demasiado tiempo de la vida diaria invertido en los viajes. Al respecto, esta complicación cotidiana de resolver cada jornada recargada de actividades, horarios que cumplir y miembros del hogar a quienes llevar a tiempo y destino, debe formar parte de la agenda pública también.

En relación al **tercero objetivo de la investigación**: *Analizar la incidencia de la flexibilización de las actividades productivas y el cambio en los roles de género en el hogar sobre la complejidad en las prácticas de movilidad por trabajo;* el presente trabajo encontró un importante nicho de investigación dentro de ésta línea de trabajo. La movilidad cotidiana por trabajo ha sido vinculada a procesos como la expansión urbana y la congestión vehicular. La

investigación no desconoce éstas causas, las visibiliza y reconoce a partir de la lógica de los entrevistados sobre sus elecciones de transporte, pero destaca aquellos aspectos de la vida cotidiana que también inciden en los itinerarios, como son la organización intra-hogar y las actuales tendencias dentro del mercado de trabajo.

Al respecto, se evidencia el comportamiento diferencial de género en relación a la movilidad por trabajo, donde, por una parte, se verifica que la mujer asume actividades productivas y de cuidado en simultáneo, afectando las actividades, organización y movilidades del hogar. Por otro lado, en relación al patrón modal de sus viajes, se observa como la mujer asume, cada vez más, un rol protagónico en el manejo del automóvil particular. Esta inclinación contrasta con la tendencia al uso del modo de transporte público masivo de las mujeres, por sobre los hombres, y una marginal cantidad de viajes a pie. Estas tendencias se vinculan con dos factores clave en los viajes de las mujeres: (i) la inseguridad que experimentan en el espacio público urbano y (ii) la constante vinculación con sus hijos en sus itinerarios, razón que les impide por lo general, realizar los viajes en modos no-motorizados.

Tomando como referencia la **tercera hipótesis derivada**: *El ingreso de la mujer al mercado laboral ha alterado los roles de género preestablecidos en la organización del hogar, modificando las pautas que estructuraban su movilidad en términos de responsabilidades y tareas designadas a cada uno de sus miembros, llevando a los hogares a desplegar prácticas de movilidad de carácter relacional*; puede afirmarse que efectivamente los hogares donde la mujer participa activamente en el mercado laboral, presentan mayores dificultades en la organización de sus tareas reproductivas. Sin embargo, el rol designado para el desarrollo de estas tareas no es exclusivo de la mujer. A lo largo de los testimonios de los diferentes entrevistados, tanto hombres como mujeres, se ha evidenciado un nuevo factor de distribución de las tareas, vinculado a la flexibilidad de los tiempos laborales que tiene cada uno de los miembros encargados del hogar, y el rol que asumen en su movilidad, particularmente en torno al auto. No es hombre o mujer quien se encarga de los niños necesariamente, es aquel con el trabajo más flexible y el que está encargado del auto ese día.

Mediante estos resultados secuenciales, la investigación pudo dar cuenta del proceso de complejización que ha incidido sobre las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo. Comprobando la **hipótesis general** planteada: *Las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo se han complejizado, entre otras cosas, por el efecto combinado de: (i) la flexibilización y diversificación de las actividades productivas y (ii) la modificación de los roles de género*

*tradicionales en el hogar. Estos cambios se expresan en el carácter no-regular y relacional de la movilidad cotidiana realizada por los hogares.*

Puede afirmarse a partir de la investigación que la flexibilidad en la jornada y los horarios laborales fomentan la búsqueda de otros trabajos, y dicha multiplicidad incide en la variabilidad de los itinerarios de movilidad cotidiana de los trabajadores. A su vez, el ingreso de la mujer al mercado laboral y la redistribución de las tareas de cuidado añade un factor relacional a los itinerarios de padres y madres, que antes eran delegados únicamente a las madres. La investigación a su vez reconoce que, más allá de los roles tradicionales asignados, la carga de las tareas de cuidado en el hogar en la actualidad, son asumidas por el miembro de hogar más disponible y que se encargue de manejar el auto familiar, siendo indistinto si es el hombre o la mujer del hogar.

Las prácticas de movilidad por trabajo cotidianas de los empleados del sector público administrativo se complejizan a partir de dos problemas que se retroalimentan entre sí, a los cuales ellos buscan dar respuesta mediante su movilidad. Por un lado, el problema económico en relación a la flexibilización de sus actividades productivas y los bajos salarios, factores que inciden sobre su tendencia a “no soltar” ningún trabajo y agarrar alguno más si pueden. Y, por otro lado, las dificultades que esta multiplicidad de trabajos implica para la organización del hogar, poniendo en la balanza cuestiones como: ¿quién se lleva el auto?, ¿quién va a buscar a los chicos? ¿a qué hora nos encontramos? Todas estas negociaciones, a su vez, ponen en balance y constante comparación los costos involucrados en los diferentes modos de transporte, factor que muchas veces fomenta prácticas aún más complejas y no-regulares, como consecuencia de no poder afrontar dichos gastos. La naturaleza de dichos problemas va cambiando con el ciclo de vida que transitan las personas, modificando sus preferencias y capacidad de movilizarse mediante determinados modos de transporte y renegociando las pautas de organización acorde a las situaciones que vayan apareciendo o dejando de formar parte de la vida cotidiana de las familias.

## **7.2. APORTES DE LA INVESTIGACIÓN**

En cuanto al **aporte a los estudios sobre la movilidad por trabajo**, la tesis indaga y profundiza sobre los diversos enfoques y antecedentes metodológicos que se ha desarrollado sobre la temática, contribuyendo a un estado de la cuestión que sirva de insumo para futuras investigaciones interesadas en el viaje al trabajo o en los abordajes metodológicos sobre la movilidad cotidiana.

En cuanto al **aporte metodológico**, la investigación construye un diseño metodológico integrado que permite visibilizar y analizar la complejidad en las prácticas de movilidad contemporáneas. Dicha construcción se logra a partir del desarrollo de un método cualitativo, complementario a una encuesta pre-existente, que añade potencial de análisis para el viaje por trabajo, fortaleciendo a su vez una herramienta cuantitativa necesaria para la planificación urbana.

En cuanto al aporte del módulo cuantitativo, la investigación parte de la exploración de una encuesta de movilidad pre-existente, el trabajo visibiliza el carácter no-regular de los itinerarios a partir de rescatar y trabajar sobre una pregunta “¿cuán regulares son sus viajes?”, y vincularla con diversas variables disponibles en la encuesta original. El carácter relacional, sin embargo, fue un elemento difícil de reconocer a partir de las encuestas. A raíz de la investigación se sugiere añadir algunas componentes y preguntas a la encuesta, de manera de evidenciar los vínculos relacionados dentro del viaje a lo largo de su itinerario.

En cuanto al aporte del módulo cualitativo, las entrevistas y cartografías se diseñaron como instrumento de investigación que permite visibilizar el carácter relacional de los viajes, el cual las encuestas no pudieron mostrar. A su vez, han permitido ahondar en las lógicas de decisión detrás de los itinerarios y el comportamiento de los entrevistados. Las cartografías por su parte, resultaron un insumo clave y esclarecedor del recorrido de los itinerarios, evidenciando el carácter no-regular en los mismos y habilitando una mirada sobre la propia percepción y elementos que los entrevistados consideran relevantes en su viaje. La implementación de elementos de apoyo gráficos en el desarrollo de las entrevistas resulta una herramienta en exploración y con gran potencialidad para ayudar a los entrevistados a relatar el recorrido y evidenciar las interacciones dentro del mismo, por lo cual su desarrollo en futuras implementaciones constituye una línea de trabajo a profundizar.

En cuanto al **aporte al conocimiento sobre la problemática de la movilidad** en la ciudad, la investigación profundiza sobre el análisis de las causas poco evidentes, pero que inciden significativamente, en la movilidad cotidiana al trabajo, como son los procesos de flexibilización laboral y los roles de género en torno a las responsabilidades del hogar. En este sentido, la particularidad del enfoque es el aporte a la planificación, es decir el abordaje cuantitativo espacial y luego la profundización cualitativa, para poder recuperar la mirada de la ciudad y la problematización integral de la movilidad por trabajo.

### 7.3. FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

En el contexto de desarrollo del presente trabajo, fueron surgiendo nuevos temas e interrogantes en relación a la movilidad cotidiana por trabajo. La investigación reconoce una nueva perspectiva sobre los viajes por trabajo contemporáneos, que admiten una mayor profundización en cuanto a los factores y causas que inciden en la complejidad de sus itinerarios.

Por un lado, se desarrollaron el carácter no-regular y el carácter relacional como factores que visibilizan la complejidad, sin embargo, otros factores, como la interdependencia entre los miembros del hogar, merecen una mayor profundización. Por otro lado, el trabajo analiza la incidencia de la flexibilización laboral y los cambios en los roles de género como causas indirectas de la complejización en las prácticas de movilidad. Dichas líneas pueden ser abordadas a partir de otros perfiles laborales, que permitan evidenciar nuevas estrategias en torno a las jornadas laborales y la organización de los hogares.

El trabajo de tesis profundiza sobre la relación entre la complejización de los itinerarios de movilidad y su vínculo con la estructura de los hogares. Las nuevas incógnitas en torno a dicha relación, se desarrollan en el cruce de tres problemáticas: por un lado, i) el cambio del paradigma técnico-económico que modifica los modelos productivos y, como consecuencia, produce nuevas formas de apropiación del espacio, nuevas formas de movilidad y de relaciones sociales creando y recreando otros tipos de asentamientos humanos (Castells, 2000; Ravella, 2010); y por el otro lado, ii) las formas de crecimiento y expansión urbana en ciudades argentinas, con periferias de baja densidad y complejidad, que presentan un desafío cotidiano para la resolución de la vida urbana de las familias numerosas. Transversalmente a estas dos problemáticas empíricas, se reconoce la incidencia del iii) el enfoque sectorial en la planificación de la movilidad (Aón, Cola, & Giglio, 2014a; A. Gutiérrez, 2014) que no permite reconocer las prácticas de movilidad desarrolladas por los miembros de los hogares, y su relación entre sí.

La evidencia empírica-histórica de estudios de transporte y movilidad cuantitativos relevados en este trabajo, reconocen al trabajo y al estudio como los principales motivos de viaje en las ciudades. Ambos motivos de viaje se han caracterizado tradicionalmente por ser actividades diarias, de horarios establecidos y lugares fijos. Sin embargo, los atractores laborales han flexibilizado sus bandas horarias y su localización espacial. Los viajes por estudio en cambio, conservan su carácter regular, en días, horarios y lugares. Aunque la forma y modos de viaje

de los niños a la escuela, han sufrido la mayor transformación en los últimos treinta años, donde el uso del automóvil se ha generalizado y los niños, en consecuencia, ha perdido su autonomía en la ciudad. Al mismo tiempo ha crecido la demanda de viajes de los hijos, ya no solamente por motivos de estudio, sino para realizar una o más actividades extraescolares (danzas, idiomas, deportes) que los mantienen durante todo el día activos, ocupados, socializados y supervisados por adultos, o completando el tiempo de trabajo de los padres antes de regresar a sus casas (Aón & López, 2018). Como consecuencia, tenemos individuos nómades en sus actividades, pero sedentarios en sus prácticas de movilidad cotidianas por falta de autonomía y aumento de las distancias.

Dichos procesos y prácticas de movilidad suelen estar sujetos a: (i) las condiciones económicas de las familias, (ii) la localización residencial relativa en la ciudad, (iii) la tasa de motorización de los hogares y a (iv) la accesibilidad a la oferta de infraestructuras de transporte. Sin embargo, los modos de comunicación como el celular e internet, pueden modificar estas condiciones habilitando un re-ajuste permanente en las agendas, no sin un alto costo para la organización de los hogares (Jirón Martínez, 2017:411).

A pesar de todos estos cambios, tanto el trabajo como el estudio continúan marcando la pauta del ritmo urbano para las familias numerosas. Las horas pico de la mañana, mediodía y tarde-noche conformar los pulsos cotidianos de la ciudad, momentos críticos donde los comportamientos de movilidad de las familias numerosas juegan un papel central que es preciso visibilizar y ayudar a resolver.

La conexión entre el trabajo y el estudio es evidente, ya que ambas actividades son las que configuran las rutinas de la mayoría de los hogares con hijos, así lo indicaron las entrevistas. Sin embargo, su planificación se desarrolla predominantemente de manera aislada; un claro ejemplo son los “Planes de transporte al trabajo” (PTT) en la comunidad europea, que ponen su énfasis en políticas de eficiencia energética y dejan de lado los itinerarios que conforman los hogares (ISTAS,2005), pensando al trabajador como un individuo sin grupo familiar. Esta tendencia se repite para el caso de América Latina. Formular herramientas que piensen al trabajador no como un individuo, sino como miembro de un hogar, permitirían el desarrollo de una nueva perspectiva sobre la planificación de los planes de transporte al trabajo.

Los procesos de toma de decisiones o la espacialidad en movimiento no pueden captarse con los estudios de movimientos individuales, como ya se ha comprobado en esta investigación. Las decisiones de movilidad casi nunca son individuales, sino que están

mergadas por una serie de negociaciones previas, que suceden mucho antes del salir de la casa. A partir del uso de técnicas antropológicas, como la etnografía (Jirón Martínez, 2014), pueden visibilizarse dichas prácticas y sus problemáticas, sin embargo, estos enfoques no han llegado a reflejarse en las prácticas de planificación<sup>29</sup>. Esto resulta un desafío para las futuras investigaciones sobre la temática.

En este contexto, surgen nuevas líneas a profundizar acerca de la movilidad interdependiente de los hogares con hijos. Dicha movilidad cobra relevancia ante un contexto de creciente conflictividad en la movilidad urbana, tanto a nivel espacial, como económico y ambiental (Aón, Giglio, & Cola, 2017). Y desde la necesidad de profundizar sobre el desarrollo de metodologías innovadoras en la formulación de propuestas e instrumentos integradores, que habiliten una mayor comprensión sobre la complejidad de los fenómenos urbanos y, de esta forma, ofrezcan nuevas perspectivas en la concepción de intervenciones para la ciudad.

En consecuencia, las preguntas que podrían orientar estas nuevas líneas de trabajo podrían ser: ¿Cuáles son las herramientas e instrumentos que posibilitan registrar y analizar conjuntamente las diferentes actividades de un hogar con hijos? ¿Cómo se relacionan las actividades de un hogar con hijos, y su localización, con su condición de interdependencia? ¿Cómo inciden las relaciones de interdependencia entre los miembros del hogar sobre la complejidad de los itinerarios de movilidad? ¿En qué aspectos puede contribuir la comprensión de las relaciones de interdependencia a la planificación de la movilidad cotidiana como aporte para la toma de decisiones en lo relacionado con las políticas de transporte, desarrollo urbano e inversiones en infraestructura?

---

<sup>29</sup> Hace referencia a las técnicas y metodologías aplicadas en el desarrollo de la planificación y gestión urbana.



## Bibliografía

- Abba, A., Barra, F. D. La, Domeyko, T., & Echenique, J. (1975). *Modelos matemáticos de la estructura espacial urbana: aplicaciones en América Latina* (1º). Ediciones SIAP. Retrieved from <http://www.sidalc.net/cgi-bin/wxis.exe/?IsisScript=UCC.xis&method=post&formato=2&cantidad=1&expresion=mn=033668>
- Alonso, W. (1964). *Location and land use. Toward a general theory of land rent*. Retrieved from <http://www.cabdirect.org/abstracts/19641802976.html>
- Álvarez, Y. (2018, August 1). El día que ubericen tu trabajo será demasiado tarde para reaccionar. *El Salto*, pp. 1–6. Madrid. Retrieved from <https://www.elsaltodiario.com/falsos-autonomos/huelga-taxis-dia-uber-ubericen-trabajo-tarde-para-reacciona>
- Ámbito financiero. (2012, August 8). Delegaciones municipales son pilares de la gestión. *Ámbito Financiero*, p. 5. La Plata. Retrieved from <https://www.ambito.com/delegaciones-municipales-son-pilares-la-gestion-n3749157>
- Anable, J., & Gatersleben, B. (2004). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2–3 SPEC. ISS.), 163–181. <http://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.008>
- Antunes, R. (2001). *¿ADIÓS AL TRABAJO? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. (C. E. Montano, Ed.) (2º Traducc). Brasil: CORTEZ EDITORA. Retrieved from <https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>
- Antunes, R., & Ricardo. (2010). Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? *Configurações*, (7), 155–166. <http://doi.org/10.4000/configuracoes.230>
- Aón, L. C. (2013). *Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003*. La Plata.
- Aón, L. C. (2017). Encuesta web de movilidad y análisis de atractores. In A. I. Gutiérrez (Ed.), *Manual de recomendaciones sobre el uso de metodologías de estudio* (1º, pp. 40–46). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: EUDEBA.
- Aón, L. C., Alvarez, A., Moro, S., & Ravella, O. (2008). *Central Area Densification and Environmental Aspects . Urban center case in La Plata city-area*. 44th ISOCARP CONGRESS.
- Aón, L. C., Cola, C. A., & Giglio, M. L. (2014a). POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD PARA LA PLANIFICACIÓN DEL CRECIMIENTO URBANO. In C. A. Abate & J. L. Karol (Eds.), *UPE 11 Conducir las Transformaciones Urbanas: un debate sobre direcciones, orientaciones, estrategias y políticas que modelan la ciudad futura* (1º, pp. 467–479). La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- Aón, L. C., Cola, C., & Giglio, M. L. (2014b). Políticas de transporte y movilidad para la planificación del crecimiento urbano. In J. L. Karol (Ed.), *UPE 11 Conducir las Transformaciones Urbanas: un debate sobre direcciones, orientaciones, estrategias y políticas que modelan la ciudad futura* (1º, pp. 467–479). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata.
- Aón, L. C., Giglio, M. L., & Cola, C. A. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata. *Revista Transporte Y Territorio*, 0(17), 117–144. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3870>

- Aón, L. C., Giglio, M. L., López, M. J., Freaza, N., & Cola, C. (2017). *Observatorio de Movilidad Urbana Gran La Plata TOMO 1. Presentación Institucional Marco Teórico - Metodológico*. (L. C. Aón & M. L. Giglio, Eds.) (1º). La Plata: Instituto de Investigación y Políticas del Ambiente Construido.
- Aón, L. C., Giglio, M. L., & Martini, I. (2014). *Patrones de Movilidad a nivel hogar y su comportamiento energético ambiental en Gran La Plata*. Obera: Comisión de Publicaciones de ASADES INENCO.
- Aón, L. C., & López, M. J. (2018). El derecho de los niños a la ciudad. El viaje a la escuela y la pérdida de pertenencia urbana desde la infancia. *Quid 16. Revista de Área de Estudios Urbanos*, (Inédito), 1–28.
- Aón, L. C., López, M. J., & Freaza, N. (2016). *El viaje cotidiano al colegio, desafío de accesibilidad: El caso de los atractores escolares en el centro de La Plata*. Montevideo: XIX Congreso Latinoamericano de transporte público y urbano.
- Aón, L. C., Olivera, H., & Ravella, O. (1999). Evaluación de propuestas para el sistema de transporte urbano en la micro region del Gran La Plata. *AVERMA Avances En Energías Renovables Y Medio Ambiente*, 3(1), 53–55.
- Aón, L. C., Olivera, H., & Ravella, O. (2004). Modelización integrada de uso de suelo y transporte: proyecciones y realidad del impacto del nuevo sistema de transporte público del partido de La Plata. *AVERMA Avances En Energías Renovables Y Medio Ambiente*, 8(2), 7–78. Retrieved from <http://www.cricyt.edu.ar/asades/modulos/averma/trabajos/2004/2004-t007-a013.pdf>
- Aón, L. C., Olivera, H., & Ravella, O. (2006). COMPORTAMIENTO AMBIENTAL DE LA MOVILIDAD URBANA EN LOS GRANDES AGLOMERADOS URBANOS DE LA ARGENTINA. *AVERMA Avances En Energías Renovables Y Medio Ambiente*, 10, 59–66.
- Arriagada, I. (1994). Transformaciones del trabajo femenino urbano. Retrieved from <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/11952>
- Arriagada, I. (2004). Introducción Transformaciones sociales y demográficas de las familias latinoamericanas \*. *Papeles de Población*, 40, 71–95. Retrieved from <http://www.redalyc.org/pdf/112/11204007.pdf> <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v10n40/v10n40a7.pdf>
- Arriagada, I. (2007). Familias latinoamericanas: cambiantes, diversas y desiguales. *Papeles de Poblacion*, (53), 9–22. <http://doi.org/1405-7425>
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. (M. Hernández Díaz, Ed.), *Editorial Alianza* (2º). Madrid: Editorial Alianza. Retrieved from <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Los+nuevos+principios+del+urbanismo#1>
- Ascher, F. (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *ARQ (Santiago)*, (60), 11–19. <http://doi.org/10.4067/S0717-69962005006000002>
- Avellaneda García, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social un estudio de caso en la ciudad de Lima. TDX (Tesis Doctorals en Xarxa)*. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Avellaneda García, P., & Lazo, A. (2011). APROXIMACION A LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA POBRE DE DOS CIUDADES LATINOAMERICANAS. LOS CASOS DE LIMA Y SANTIAGO DE CHILE. *Revista Transporte Y Territorio*, (4), 47–58. Retrieved from [www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf)
- Ball, R. M. (1980). The use and definition of Travel-to-Work Areas in Great Britain: Some

- problems. *Regional Studies*, 14(2), 125–139.  
<http://doi.org/10.1080/09595238000185121>
- Barakdjian, G., & Losano, G. (2012). Mercado Inmobiliario y Código de Ordenamiento Urbano. Efectos en la ciudad de La Plata, Argentina. *Mundo Urbano*, 0(39), 1–20. Retrieved from <http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2012/72-numero-39/233-mercado-inmobiliario-y-codigo-de-ordenamiento-urbano-efectos-en-la-ciudad-de-la-plata-argentina>
- Barbeito, A. (1999). *Desempleo y precarización laboral en la Argentina. Una visión macroeconómica* (Documento de trabajo No. 24). Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Barón, G. N., Allende, D. G., & Arena, A. P. (2016). *Modelo de accesibilidad a sistemas de transporte público según la experiencia de usuario en el contexto urbano*. Montevideo: XIX Congreso Latinoamericano de transporte público y urbano.
- Barry, K. (2007). *Femininity in flight: A history of flight attendants* (1<sup>o</sup>). Londres: Duke University Press. Retrieved from [https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=vK3HM7n070YC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Barry,+Kathleen+\(2007\),+Femininity+in+Flight:+A+history+of+flight+attendants,+Londres,+Duke+University+Press.&ots=0MfWal4uNw&sig=6ykjke4Y3XIFnOR3Vk3kSS4ZIUuM](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=vK3HM7n070YC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Barry,+Kathleen+(2007),+Femininity+in+Flight:+A+history+of+flight+attendants,+Londres,+Duke+University+Press.&ots=0MfWal4uNw&sig=6ykjke4Y3XIFnOR3Vk3kSS4ZIUuM)
- Basualdo, V., & Morales, D. (2014). *La tercerización laboral*. Siglo XXI Editores Argentina. Retrieved from <https://www.worldcat.org/title/tercerizacion-laboral-origenes-impacto-y-claves-para-su-analisis-en-america-latina/oclc/915624125>
- BBC Mundo. (2017, February). ¿ Cuánto tiempo debes quedarte en un mismo trabajo ? Por país Quizás también te interese. *BBC*, 1–8.
- Becker, G. S. (1981). Altruism in the Family and Selfishness in the Market Place. *Economica*, 48(189), 1. <http://doi.org/10.2307/2552939>
- Beckmann, M. J., Golob, T. F., & Zahavi, Y. (1983). Travel Probability Fields and Urban Spatial Structure: 1. Theory. *Environment and Planning A*, 15(5), 593–606. <http://doi.org/10.1068/a150593>
- Berman, M. (1988). Todo en el aire se desvanece. La experiencia de la modernización. Retrieved from <http://pdfhumanidades.com/sites/default/files/apuntes/66 - Optativo - Berman - Todo lo solido se desvanece en el aire %2844 copias%29.pdf>
- Berry, B., Goheen, P., & Goldstein. (1970). Problem perspectives on defining the metropolis. In *Geographic perspectives of urban systems*. Boston: Englewood Cliffs, Prentice Hall.
- Bissell, D. (2014). Encountering stressed bodies: Slow creep transformations and tipping points of commuting mobilities. *Geoforum*, 51, 191–201. <http://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.11.007>
- Blanco, J. (2005). *LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL Y MOVILIDAD ASOCIADA EN LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES*. Sao Paulo: Universidade de Sao Paulo. Retrieved from <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaindustrial/03.pdf>
- Blanco, J. (2016). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil - intensivo. *Revista Transporte Y Territorio*, 0(15), 96–113.
- Blanco, J., Bosoer, L., Gamba Bari, F., & San Cristóbal, D. (2015). *MOVILIDAD COTIDIANA Y TRABAJO. EL CASO DE LOS TRABAJADORES EN URBANIZACIONES CERRADAS DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Bonfiglio, N., & Fernández, A. L. (2003). *SÍ, SEÑOR. PRECARIZACIÓN Y*

*FLEXIBILIZACIÓN LABORAL EN LA DÉCADA DEL NOVENTA*. Buenos Aires.

- Boyer, K. (2003). At Work, At Home? New Geographies of Work and Care-giving under Welfare Reform in the US. *Space and Polity*, 7(1), 75–86. <http://doi.org/10.1080/13562570309246>
- Boyer, K. (2004). “Miss Remington” Goes to Work: Gender, Space, and Technology at the Dawn of the Information Age\*. *The Professional Geographer*, 56(2), 201–212. <http://doi.org/10.1111/J.0033-0124.2004.05602005.X>
- Boyer, K. (2014). “Neoliberal motherhood”: Workplace lactation and changing conceptions of working motherhood in the contemporary US. *Feminist Theory*, 15(3), 269–288. <http://doi.org/10.1177/1464700114545321>
- Brady, J., & O’Mahony, M. (2011). Travel to work in Dublin. The potential impacts of electric vehicles on climate change and urban air quality. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(2), 188–193. <http://doi.org/10.1016/j.trd.2010.09.006>
- Buchanan, C. (1956). The Road Traffic Problem in Britain. *Town Planning Review*, 26(4), 215. <http://doi.org/10.3828/tpr.26.4.kn4rpp8325h70071>
- Buchanan, C., & Crowther, G. (1973). *El Tráfico en las ciudades*. (A. Gil Lasierra, Ed.) (1º). Madrid: Editorial Tecnos.
- Byung-Chul, H. (2012). *La sociedad del cansancio* (2º). Barcelona: Herder.
- Candia, J. M. (1996). *Empleo precario y conflicto social ¿nuevas formas de organización popular? Nueva Sociedad Nro* (Vol. 142). Retrieved from [http://nuso.org/media/articulos/downloads/2485\\_1.pdf](http://nuso.org/media/articulos/downloads/2485_1.pdf)
- Casanovas, R., Ciocchetto, A., Salinas, M. F., Valdivia Gutiérrez, B., Martínez, Z. M., & Ortiz Escalante, S. (2014). *Mujeres Trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. (Col·lectiu Punt 6, Ed.) (1º). Barcelona: Editorial Comanegra.
- Cass, N., & Faulconbridge, J. (2015). Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. *Transport Policy*, 45, 1–14. <http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.08.002>
- Castañer, M. (1994). La ciudad real en Catalunya: las áreas de cohesión. *CIUDAD Y TERRITORIO: Estudios Territoriales*, (99), 101–115. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=177307>
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. (S. XXI, Ed.), *Arquitectura y Urbanismo* (1º). Madrid: Siglo XXI. <http://doi.org/316.3 CAS>
- Castells, M. (2000). *La ciudad de la nueva economía*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Castillo, J. J. (1984). Las “nuevas formas de organización del trabajo.” *Reis*, (26), 201–212. <http://doi.org/10.2307/40183046>
- Castro-díaz, R. (2017). Epistemología y pragmatismo en el análisis de los sistemas complejos. *Revista Latinoamericana de Metodología de Las Ciencias Sociales*, 7(2), 1–15. <http://doi.org/https://doi.org/10.24215/18537863e026>
- Cebollada, Á. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents D’anàlisi Geogràfica*, (48), 105–121.
- Cebollada, Á. (2009). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, 17(3), 226–233. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.07.009>
- Cebollada, Á. (2012). Impetus and Resistance to Changing Work-Related Mobility Patterns in Catalonia: The Role of the Social Actors and Participation. *Urbani Izziv*, 23(2), 117–126.

<http://doi.org/10.5379/urbani-izziv-en-2012-23-supplement-2-010> S117

- Celis Ospina, J. C., De La Garza, E., Iranzo, C., Richter, J., Neffa, J. C., Belmont, E., ... Valencia, N. Y. (2012). *LA SUBCONTRATACIÓN LABORAL EN AMÉRICA LATINA: MIRADAS MULTIDIMENSIONALES*. (J. C. Celis Ospina & E. Sader, Eds.) (1º). Medellín: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Retrieved from <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20150325035722/Subcontratacion.pdf>
- Cerda Troncoso, J. (2013). *Efecto del comportamiento espacio-temporal de la población sobre la estructura de actividades en la ciudad: un acercamiento a los ritmos urbanos de Barcelona 2001-2006*. TDX (Tesis Doctorals en Xarxa). Universitat Politècnica de Catalunya.
- Cervero, R., & Day, J. (2008). Suburbanization and transit-oriented development in China. *Transport Policy*. <http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2008.12.011>
- Chanampa, M. E., Diez Tetamanti, J. M., Duarte, Y., Gómez, P. R., Jaimes, M. de los Á., & Martínez, N. S. (2016). *ACCESIBILIDAD A LA SALUD Y ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD CASO ALDEA BELEIRO*. Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Retrieved from <http://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/5635>
- Chaves, M., Segura, R., Speroni, M., & Cingolani, J. (2017). *Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)*. *Revista Transporte y Territorio* (Vol. 0). Universidad de Buenos Aires, Instituto de Geografía. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3602>
- Cimoli, M., & Primi, A. (2008). *Technology and intellectual property: A taxonomy of contemporary markets for knowledge and their implications for development* (2008 No. 6). Pisa: Scuola Superiore Sant'Anna, Laboratory of Economics and Management (LEM). Retrieved from <https://www.econstor.eu/handle/10419/89525>
- CIPUV. (2013). Atlas de Crecimiento Urbano. Centro de Investigación de Políticas Urbanas y de Vivienda. Retrieved from <http://atlasurbano.herokuapp.com/#/>
- Comisión Europea. (2001). *Libro Verde. Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas*. Bruselas. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001DC0366&from=ES>
- Comisión Europea. (2002). *Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. (Vol. 121). Luxemburgo.
- Comisión Europea. (2007). *Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Bruselas. Retrieved from <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0526435.pdf>
- Contreras, Y. (2012, March 19). *Cambios socio-espaciales en el centro de Santiago de Chile: Formas de anclarse y prácticas urbanas de los nuevos habitantes*. Pontificia Universidad Católica de Chile. Retrieved from <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00684955/>
- Coombes, M. G., & Openshaw, S. (1982). The use and definition of travel-to-work areas in Great Britain: some comments. *Regional Studies*, 16(2), 141–149. <http://doi.org/10.1080/09595238000185121>
- Cosacov, N. (2014). TRAYECTORIAS RESIDENCIALES Y DECISIONES DE LOCALIZACIÓN RESIDENCIAL DE HOGARES DE CLASE MEDIA RESIDENTES EN EL BARRIO PORTEÑO DE CABALLITO. *ARGUMENTOS*, (16), 41–70.
- Crane, R. (1995). The Influence of Uncertain Job Location on Urban Form and the Journey to Work. *Urban Economics*, 39(18), 342–356.
- Crane, R. (2007). Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting. *Journal of the American Planning Association*, 73(3), 298–316. <http://doi.org/10.1080/01944360708977979>

- Curia, D. (2018, October 4). El lado Uber del mercado laboral a destajo. *Página 12*, pp. 1–5. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- De la Barra, T. (2014). *Modelación integrada de usos del suelo y transporte. Cadenas de decisión y jerarquías* (4º). Cambridge: Cambridge University Press.
- De la Garza Toledo, E. (2000a). La flexibilidad del trabajo en América Latina. In *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (1º). Mexico: Fondo de Cultura Económica. Retrieved from [https://scholar.google.com.ar/scholar?hl=es&as\\_sdt=0%2C5&q=La+flexibilidad+del+trabajo+en+América+Latina%2C+en+E.+De+la+Garza+Toledo+%28coord.%29%2C+Tratado+Latinoamericano+de+Sociología+del+Trabajo%2C+Fondo&btnG=](https://scholar.google.com.ar/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=La+flexibilidad+del+trabajo+en+América+Latina%2C+en+E.+De+la+Garza+Toledo+%28coord.%29%2C+Tratado+Latinoamericano+de+Sociología+del+Trabajo%2C+Fondo&btnG=)
- De la Garza Toledo, E. (2000b). Las teorías sobre la reestructuración productiva y América Latina. In *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (1º, pp. 716–735). México: Fondo de Cultura Económica.
- Del Río, J. P. (2010). *El lugar de la vivienda social en la ciudad : Una mirada desde el mercado de localizaciones intra-urbanas y las trayectorias habitacionales de los destinatarios*. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Doctorado en Geografía. Retrieved from <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=eventos&d=Jev1496>
- Del Río, J. P. (2016). Tensiones entre hipoteca, suelo y política urbana. El caso del Pro.Cre.Ar en el partido de La Plata, provincia de Buenos Aires. *ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES.*, 0(19), 135–151.
- Delaunay, D., & Dureau, F. (2004). Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá\*. *Estudios Demográficos Y Urbanos*, (55), 77–113.
- Delios España, E., & Salom Carrasco, J. (1998). La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género. *Cuadernos de Geografía, ISSN 0210-086X, Nº 64, 1998, Págs. 485-511*, (64), 485–511.
- Diario “El Día.” (2015, June 1). Por el plan Pro.Cre.Ar., la ciudad aumentará este año su superficie en 120 manzanas. *Diario “El Día.”* La Plata: Diario El Dia de La Plata [www.eldia.com](http://www.eldia.com). Retrieved from <https://www.eldia.com/nota/2015-6-1-por-el-plan-procrear-la-ciudad-aumentara-este-ano-su-superficie-en-120-manzanas>
- Di Virgilio, M. M. (2007). *Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires*. Universidad de Buenos Aires.
- Di Virgilio, M. M. (2008). *El proceso de análisis en la investigación cualitativa: fases y herramientas para su desarrollo* (Documento de cátedra No. 54). Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Di Virgilio, M. M. (2018). Movilidad Residencial. In D. Zunino Singh, P. Jirón Martínez, & G. Giucci (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1º, pp. 119–130). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Dietrich, N., & Huchler, N. (2013). Aeromobilities regimes in commercial aviation: The mobile work and life arrangements of flight crews. In S. Kesserling, G. Vogl, & S. Witzgall (Eds.), *New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences* (pp. 73–87). Surrey-Burlington: Ashgate.
- Dinerstein, A. C. (2001). *Desempleo y Exclusión Social La Subjetividad Invisible del Trabajo (El Desafío Teórico para los Estudios del Trabajo)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Retrieved from <https://www.aset.org.ar/congresos/5/PDF/DINERSTEINANA.PDF>
- Dmuchowsky, J., & Velazquez, M. (2018). Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(10), 129–

155. Retrieved from <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3199>
- Durand, J., & Massey, D. (2003). Clandestinos. In *Migración México-Estados Unidos en los albores del siglo XXI*. (1º). Mexico: Miguel Ángel Porrúa y Universidad Autónoma de Zacatecas.
- EEA. (2006). *Urban sprawl in Europe - The ignored challenge*. <http://doi.org/92-9167-887-2>
- England, K., & Boyer, K. (2009). Women's Work: The Feminization and Shifting Meanings of Clerical Work. *Journal of Social History*, 43(2), 307–340. <http://doi.org/10.1353/jsh.0.0284>
- Errázuriz, T. (2018). Pasajeros. In D. Zunino Singh, P. Jirón Martínez, & G. Giucci (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1º, pp. 139–146). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Esponda, A. (2017). Tercerización laboral, salario por tiempo y precarización en la industria siderúrgica. El caso de Siderar, Ensenada (Argentina). *Revista Latinoamericana de Antropología Del Trabajo*, 1(2). Retrieved from <http://www.ceil-conicet.gov.ar/ojs/index.php/lat/article/view/304>
- ESRC Transport Studies Unit. (2002). *Making travel plans work. Lessons from UK case studies*. London. Retrieved from <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work/ngtravelplansworklessons5783.pdf>
- Esson, J., Gough, K. V., Simon, D., Amankwaa, E. F., Ninot, O., & Yankson, P. W. K. (2016). Livelihoods in motion: Linking transport, mobility and income-generating activities. *Journal of Transport Geography*, 55, 182–188. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.020>
- Famá, C. (2018, April 9). El “boom” de Sicardi y Garibaldi, entre logros y desafíos cotidianos. *Diario “El Día,”* pp. 1–5. La Plata: Diario El Día de La Plata [www.eldia.com](http://www.eldia.com). Retrieved from <https://www.eldia.com/nota/2018-4-9-3-15-46-el-boom-de-sicardi-y-garibaldi-entre-logros-y-desafios-cotidianos-la-ciudad>
- Ferreras, J. I. (2016). Sobre la reflexividad, la teoría y la metodología. Una práctica guía introductoria al proceso de investigación en Ciencias Sociales. *Revista Latinoamericana de Metodología de La Investigación Social*, 5(10), 80–83. <http://doi.org/1853-6190>
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, 31(94), 41–53. <http://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>
- Fisher, M. (1987). Travel-demand modelling: A State of the Art Review. In NIJKAMP & REICHMANN (Eds.), *Transportation planning in a changing world* (pp. 171–186). Gowe: European Science Foundation.
- Francia, D. (2018). Caminata-ocio y caminata- desplazamiento : una dicotomía persistente , del romanticismo al, 89, 75–89.
- Fraser, N. (1989). *Unruly practices : power, discourse, and gender in contemporary social theory*. University of Minnesota Press. Retrieved from <https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=R9HsuHqHIZkC&oi=fnd&pg=PR5&dq=nancy+fraser+1989+&ots=RyYXXw7zM9&sig=w5ZYjgZBaUkbXMj2ZuQnEWMdYG8#v=onepage&q=nancy+fraser+1989&f=false>
- Freaza, N., & Aón, L. C. (2014). *Una ciudad, dos modelos: Fractura del tejido urbano y social en la ciudad de La Plata*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Freaza, N., Giglio, M. L., & Aón, L. C. (2017). Pérdida de complejidad en la ciudad compacta del mercado inmobiliario . Diez años de crecimiento del parque habitacional y desarrollo inmobiliario en área central de La Plata. *Geograficando*, 13, 1–15.

- Frediani, J. C. (2010). *La expansión residencial en áreas periurbanas del Partido de La Plata. Las modalidades expansivas formal cerrada e informal abierta*. Universidad Nacional de La Plata.
- Friedmann, J., & Miller, R. (1956). The Urban Field. *Journal of the American Institute of Planners*, 24, 3–16.
- García-Palomares, J. C. (2010). Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. *Journal of Transport Geography*, 18(2), 197–213. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.012>
- García, R. (2006). *Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria* (1º). Barcelona: Gedisa.
- Gera, S., & Kuhn, P. (1980). *JOB LOCATION AND THE JOURNEY-TO-WORK: AN EMPIRICAL ANALYSIS?* (No. 14). UK.
- Giglio, M. L., Aón, L. C., López, M. J., Freaza, N., & Pared, A. (2018). *RELEVANDO EL MOVIMIENTO: Estrategias y aplicación de nuevas tecnologías en el relevamiento y geo-procesamiento de encuestas de movilidad*. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología.
- Gil Solá, A. (2016). Constructing work travel inequalities: The role of household gender contracts. *Journal of Transport Geography*, 53, 32–40. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.04.007>
- Gilderbloom, J. I., Riggs, W. W., & Meares, W. L. (2015). Does walkability matter? An examination of walkability's impact on housing values, foreclosures and crime. *Cities*. <http://doi.org/10.1016/j.cities.2014.08.001>
- Golob, T. F., Beckmann, M., & Zahavi, Y. (1981). A utility-theory travel demand model incorporating travel budgets. *Transportation Research Part*. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0191261581900229>
- Gómez, L. J. (2016). *La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba*. Universidad de Chile. Retrieved from <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/141477>
- González, J. A. (2017). NUEVAS METODOLOGÍAS PARA EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD HABITUAL: EL USO DE LOS REGISTROS ADMINISTRATIVOS EN LA MOVILIDAD POR MOTIVOS DE ESTUDIO EN CATALUNYA. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales*, 21(561), 1–30.
- Goren, N., & Suárez, A. L. (2009). Trabajo en las unidades domesticas del Gran Buenos Aires. Dinámicas y bienestar familiar. *Estudios Del Trabajo*, (37–38), 85–116.
- Governa, F., & Dematteis, G. (1999). From Urban Field to Continuous Settlements Networks: European Examples. In A. G. Aguilar & I. Escamilla (Eds.), *Problems of Cities: Social Inequalities, Environmental Risks and Urban Governance* (1º, pp. 543–556). Mexico: Instituto de Geografía, UNAM.
- Grimaldo Rodríguez, C. O. (2019). LA METODOLOGÍA ES MOVIMIENTO. PROPUESTAS PARA EL ESTUDIO DE LA EXPERIENCIA URBANA DEL TRANSITAR APOYADAS EN EL USO DE LA IMAGEN. *Encartes Antropológicos*, (2), 36–74.
- Gutiérrez, A. (2009a). *La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires*. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Retrieved from [http://egal2009.easyplanners.info/area05/5272\\_Gutierrez\\_Andrea.pdf](http://egal2009.easyplanners.info/area05/5272_Gutierrez_Andrea.pdf)
- Gutiérrez, A. (2009b). *MOVILIDAD O INMOVILIDAD: ¿QUE ES LA MOVILIDAD?. APRENDIENDO A DELIMITAR LOS DESEOS*. Buenos Aires: CLATPU.
- Gutiérrez, A. (2012). *¿Qué es la movilidad? ELEMENTOS PARA (RE) CONSTRUIR LAS*

DEFINICIONES BÁSICAS DEL CAMPO DEL TRANSPORTE. *Bitacora*, 21(2), 61–74.

- Gutiérrez, A. (2014). Revisando el papel del transporte y la movilidad en la gestión de políticas públicas sectoriales: el caso de la salud. Programa Interdisciplinario de la UBA en Transporte (PIUBAT). *Revista Transporte Y Territorio*, (10), 158–161. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/download/526/522>
- Gutiérrez, A. I., & Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación . Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte Y Territorio*, 16, 147–166.
- Gutiérrez, A., Velazquez, M. A., Schmidt, I., Segura, R., Chaves, M., & Aón, L. C. (2017). *Manual de recomendaciones sobre el uso de metodologías de estudio cuali-cuantitativas de base territorial aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad*. (A. Gutiérrez, Ed.) (1º). Buenos Aires: EUDEBA.
- Gutierrez Puebla, J., & García Palomares, J. C. (2006). MOVILIDAD POR MOTIVO TRABAJO EN LA COMUNIDAD DE MADRID. *Revista Del Instituto de Estudios Económicos*, (1–2), 223–256.
- Hanson, S. (1980). Spatial diversification and multipurpose travel: implications for choice theory. *Geographical Analysis*, 12(3), 245–257. Retrieved from <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1538-4632.1980.tb00034.x/abstract>
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5–23. <http://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hanson, S., & Schwab, M. (1987). Accessibility and intraurban travel. *Environment and Planning A*, 19(6), 735–748. <http://doi.org/10.1068/a190735>
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. (G. Dupuy & J. Sainz, Eds.) (1º). Barcelona: Editorial Reverté.
- Herce Vallejo, M., & Margrinyà, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana* (1º). Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Hernandez, D. (2018). Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, 67, 119–125. <http://doi.org/10.1016/J.JTRANGEO.2017.08.017>
- Hernández, D., & Witter, R. (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte Y Territorio*, 0(4), 29–46.
- Holley, D., Jain, J., & Lyons, G. (2008). Understanding Business Travel Time and Its Place in the Working Day. *Time & Society*, 17(1), 27–46. <http://doi.org/10.1177/0961463X07086308>
- Howe, A., & O'Connor, K. (1982). Travel to work and labour force participation of men and women in an Australian metropolitan area. *Professional Geographer*, 34(1), 50–64.
- Huff, J. O., & Hanson, S. (1986). Repetition and Variability in Urban Travel. *Geographical Analysis*, 18(2), 97–114. <http://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1986.tb00085.x>
- Imilán, W. A., Jirón Martínez, P., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio : Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías Del Sur*, (3), 87–103.
- INDEC. (1991). *Censo de Población y Viviendas*. La Plata.
- INDEC. (2001). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas*. La Plata.
- INDEC. (2010a). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas*. La Plata.
- INDEC. (2010b). *Estimaciones de población total por departamento y año calendario Período 2001-2010* (1º). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y

Censos.

INDEC. (2014). *Encuesta Permanente de Hogares*.

Isard, W. (1956). *Location and space-economy*. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/131509>

ISTAS. (2005). *El transporte al trabajo. Planes de movilidad sostenible en empresas*. Madrid. Retrieved from [https://cillpq-sn3302.files.1drv.com/y3mqzTEoCHCmGTQo0ITuNzqUfnvaNG82iwA2STct1i741nqMRm0ARkr-dVvYYLJV-EbsISzLBDosxR-xH4ovSFxup36AxlJLjjxjiBJaxmT9fJxlUJi9z-eg\\_BKTrj\\_y3T05mh8YbH6NeYAg58HkZDKqQ/Guia metodologica Imp.pdf?psid=1](https://cillpq-sn3302.files.1drv.com/y3mqzTEoCHCmGTQo0ITuNzqUfnvaNG82iwA2STct1i741nqMRm0ARkr-dVvYYLJV-EbsISzLBDosxR-xH4ovSFxup36AxlJLjjxjiBJaxmT9fJxlUJi9z-eg_BKTrj_y3T05mh8YbH6NeYAg58HkZDKqQ/Guia metodologica Imp.pdf?psid=1)

ITDP. (2014). *Hacia una estrategia de desarrollo orientado al transporte para el distrito federal* (1º). Mexico: ITDP Y Embajada Británica en México.

Jara, M., & Carrasco, J. A. (2010). Indicadores de Inclusión Social, Accesibilidad y Movilidad: Experiencias desde la Perspectiva del Sistema de Transporte. *Ingeniería de Transporte*, 14(1).

Jeanneret-Gris, C.-É., & Sert, J. L. (1942). *La charte D'Athènes*. (1º).

Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependência, cuidado e gênero: estratégias de mobilidade na cidade de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55–72. <http://doi.org/10.11606/0103-2070.TS.2018.142245>

Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte Y Territorio*, 0(16), 1–8. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3600/3295>

Jirón Martínez, P. (2008). *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. London School of Economics and Political Science 2008.

Jirón Martínez, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. In Manuel Tironi Rodoç & Fernando Perez Oyarzun (Eds.), *SCL Espacios, Practicas y Cultura Urbana* (pp. 176–188). Arq Ediciones.

Jirón Martínez, P. (2012). TRANSFORMÁNDOME EN LA “SOMBRA”, POR PAOLA JIRÓN PAOLA JIRÓN. *Bifurcaciones*, (10), 17. Retrieved from <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra/>

Jirón Martínez, P. (2014). On becoming “la sombra/the shadow.” In M. Buscher, J. Urry, & K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods* (2011th ed., pp. 36–53). Routledge. <http://doi.org/10.4324/9780203879900>

Jirón Martínez, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. In M. N. Rico & O. Segovia (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (1º, pp. 406–432). Santiago: CEPAL.

Jirón Martínez, P., & Imilán, W. A. (2015). Embodying Flexibility: Experiencing Labour Flexibility through Urban Daily Mobility in Santiago de Chile. *Mobilities*, 10(1), 119–135. <http://doi.org/10.1080/17450101.2013.848583>

Jirón Martínez, P., & Iturra Muñoz, L. (2011). Momentos Móviles .Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas Del Sur*, 30(39), 44–57.

Jirón Martínez, P., & Iturra Muñoz, L. (2015). Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by recreating research paths. In L. Murray & S. Upstone (Eds.), *Researching and representing mobilities: transdisciplinary encounters* (pp. 171–190). Londres: Palgrave Macmillan. Retrieved from <http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/130174>

Jirón Martínez, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). EXCLUSIÓN Y DESIGUALDAD

- ESPACIAL : Retrato desde la movilidad cotidiana. *INVI*, 25(68), 15–57.
- Jirón Martínez, P., & Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53–74.
- Jouffe, Y., & Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 36(108), 29–47.
- Juan Manuel Barca. (2018). Uber, Rappi y Glovo, en la mira: sindicalistas y empresarios se cruzaron en OIT por el impacto laboral de las "apps". Retrieved October 11, 2018, from <https://www.iprofesional.com/economia/279361-delivery-cgt-sindicatos-Uber-Rappi-y-Glovo-en-la-mira-sindicalistas-y-empresarios-se-cruzaron-en-la-OIT-por-las-nuevas-tecnologias>
- Kain, J. F. (1968). Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization. *The Quarterly Journal of Economics*, 82(2), 175. <http://doi.org/10.2307/1885893>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye Dominique. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <http://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Knoflacher, H. (1996). *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren*. Böhlau. Retrieved from [https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=2bRSET-nu54C&oi=fnd&pg=PA7&dq=Knoflacher,+Hermann+\(1996a\),+Zur+Harmonie+von+Stadt+und+Verkehr,+Weimar,+Böhlau.&ots=DtZA0BC\\_SM&sig=uYXzHCfKb1Oev5efEIOB0LM0VsM#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=2bRSET-nu54C&oi=fnd&pg=PA7&dq=Knoflacher,+Hermann+(1996a),+Zur+Harmonie+von+Stadt+und+Verkehr,+Weimar,+Böhlau.&ots=DtZA0BC_SM&sig=uYXzHCfKb1Oev5efEIOB0LM0VsM#v=onepage&q&f=false)
- Knoll, B. (2008). *Gender Planning : Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätserhebungen* (1º). VDM. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/1088631>
- Kostyniuk, L. P., & Kitamura, R. (1982). Life cycle and household time-space paths: empirical investigation. *Transportation Research Record*, (879). Retrieved from <https://trid.trb.org/view/189311>
- Kralich, S. (1993a). *Accesibilidad Hogar-Trabajo en el Gran Buenos Aires*. (L. Yanes, B. Braslavsky, B. Sarto, H. Sabato, & C. Herrán, Eds.), *Cuadernos de Territorio* (1º). Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires.
- Kralich, S. (1993b). *EL VIAJE AL TRABAJO Y LA PARADOJA DE ELECCION EN EL GRAN BUENOS AIRES*. Mérida: Universidad de los Andes.
- Krüger, R. (2018). Transporte. In D. Zunino Singh, P. Jirón Martínez, & G. Giucci (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1º, pp. 179–185). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Kutter, E. (2003). Modellierung für die Verkehrsplanung: theoretische, empirische und planungspraktische Rahmenbedingungen. Retrieved from [https://scholar.google.com.ar/scholar?hl=es&as\\_sdt=0%2C5&q=Kutter%2C+Eckhardt+%282003%29%2C+Modellierung+für+die+Verkehrsplanung%2C+Hamburgo-Harburg%2C+ectl-tuhh.&btnG=](https://scholar.google.com.ar/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Kutter%2C+Eckhardt+%282003%29%2C+Modellierung+für+die+Verkehrsplanung%2C+Hamburgo-Harburg%2C+ectl-tuhh.&btnG=)
- Kwan, M.-P. (2008). Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Nonemployment Activities\*. *Economic Geography*, 75(4), 370–394. <http://doi.org/10.1111/j.1944-8287.1999.tb00126.x>
- Lamarche, A. (2018, January 28). El nuevo modelo laboral que impone el neoliberalismo. El trabajador uberizado. *Página 12*, pp. 1–3. Buenos Aires.
- Law, R. (1999). Beyond “women and transport”: towards new geographies of gender and daily

- mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567–588.  
<http://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Le Breton, É. (2004). Exclusion et immobilité: la figure de l'insulaire. In J.-P. Orfeuill (Ed.), *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de L'Aube (1<sup>o</sup>, pp. 49–73). París: Editions de l'aube - Essai.
- Letherby, G., & Reynolds, G. M. (2009). *Gendered journeys, mobile emotions*. (G. Letherby & G. M. Reynolds, Eds.). Ashgate. Retrieved from [https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=eGgYaOFdFQAC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Gayle+Letherby+y+Gillian+Reynolds+\(2009&ots=B37Wbs5RWm&sig=zIG\\_9w94\\_lg\\_bQMbjOpFDqfWbXE#v=onepage&q=Gayle+Letherby+y+Gillian+Reynolds+\(2009&f=false](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=eGgYaOFdFQAC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Gayle+Letherby+y+Gillian+Reynolds+(2009&ots=B37Wbs5RWm&sig=zIG_9w94_lg_bQMbjOpFDqfWbXE#v=onepage&q=Gayle+Letherby+y+Gillian+Reynolds+(2009&f=false)
- Linacero, J. J. (2000). Jerarquía urbana y áreas de movilidad laboral. Tendencias en el país vasco en la década de 1990.
- Lindenboim, J., Serino, L., & González, M. (2000). La precariedad como forma de exclusión. In J. Lindenboim (Ed.), *Crisis y metamorfosis del mercado de trabajo. Parte 1: Reflexiones y diagnósticos* (1<sup>o</sup>, pp. 107–122). Cuaderno del CEPED. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/329483666>
- Litman, T. A. (2012). *Comprehensive Transport Planning Framework Best Practices For Evaluating All Options And Impacts*. Retrieved from [www.vtpi.org/Info@vtpi.org](http://www.vtpi.org/Info@vtpi.org)
- Llauró, J. M., Urgell, J. A., Antonini, A., Schon, G., & Zemborain, E. (1987). *Centro Administrativo Gubernamental de La Plata, 1970/87*. La Plata. Retrieved from <http://www.urgell-penedo-urgell.com/proyectos/mosaico/005/centro-administrativo-gubernamental-de-la-plata/>
- Loong, C., van Lierop, D., & El-Geneidy, A. (2017). On time and ready to go: An analysis of commuters' punctuality and energy levels at work or school. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 45, 1–13.  
<http://doi.org/10.1016/J.TRF.2016.11.014>
- López, M. J. (2015). *RED VIARIA, CIUDAD Y PAISAJE. APROXIMACIÓN TEÓRICA METODOLÓGICA PARA SU DISEÑO*. Universidad Nacional de La Plata.
- López, M. J., Aón, L. C., Freaza, N., Giglio, M. L., & Cola, C. A. (2017). *PROBLEMAS DE MOVILIDAD Y ACCESO A CENTROS DE SALUD EN LA PLATA*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Universidad Buenos Aires.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City* (1<sup>o</sup>). Cambridge, Massachusetts, Estados Unidos: MIT Press.
- Lyons, G., & Chatterjee, K. (2008). A Human Perspective on the Daily Commute: Costs, Benefits and Trade-offs. *Transport Reviews*, 28(2), 181–198.  
<http://doi.org/10.1080/01441640701559484>
- Lyons, G., Jain, J., & Holley, D. (2007). The use of travel time by rail passengers in Great Britain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(1), 107–120.  
<http://doi.org/10.1016/J.TRA.2006.05.012>
- Marí-Klose, M., Nos Colom, A., & Marí-Klose, P. (1999). Costilla o columna: la mujer como proveedora de servicios sociales. *GAPP*, (13–14). Retrieved from <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/63124>
- Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2015). The Walkable city and the importance of the proximity environments for Barcelona's everyday mobility. *Cities*.  
<http://doi.org/10.1016/j.cities.2014.10.012>
- Mayorga Henao, J. (2017). *Segregación residencial e inequidad en el acceso a servicios colectivos de educación, recreación y cultura en Bogotá-Colombia*. Universidad de Chile. Retrieved from <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/143772>

- Mills, E. S. (1967). An Aggregative Model of Resource Allocation in a Metropolitan Area. *The American Economic Review*, 57(2), 197–210. <http://doi.org/10.2307/1821621>
- Ministerio del Interior y de Transporte. (2014). *Encuestas Origen-Destino 2009-2010. Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas. Mendoza, Rosario, Posadas, Córdoba y San Miguel de Tucumán*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Miralles-Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*, (15), 123–130. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=153360>
- Miralles-Guasch, C. (2001, December 1). Del tránsito a la movilidad. *La Vanguardia*. Barcelona.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: Del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (41), 107–120.
- Miralles-Guasch, C. (2012). Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes. *EURE (Santiago)*. <http://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300002>
- Miralles-Guasch, C. (2014). On user perception of private transport in Barcelona Metropolitan area: an experience in an academic suburban space. *Journal of Transport Geography*, (36), 24–31.
- Miralles-Guasch, C., & Marquet Sarda, O. (2001). CIUDAD COMPACTA, LA OTRA CARA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. *Estudios Geográficos*, 62(242), 29–51. <http://doi.org/10.3989/egeogr.2001.i242.293>
- Miralles-Guasch, C., & Melo, M. M. (2013). LAS FUENTES DE INFORMACIÓN SOBRE MOVILIDAD: LA VISIÓN DE LOS PROFESIONALES. EJEMPLO DE APLICACIÓN DE METODOLOGÍA DELPHI Revista. *Revista Transporte Y Territorio*, 0(8), 100–116. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/295>
- Miralles-Guasch, C., & Oyón, J. L. (1998). Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939'. In *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras: 1918-1936* (1º, pp. 159–197). Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- Miralles-Guasch, C., & Pujol, A. F. T. (2012). La región metropolitana de Barcelona. Dinámicas territoriales recientes. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 18022(58), 299–318.
- Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía1. *Estudios Geográficos*, LXIX(264), 157–178.
- Mokyr, J., Vickers, C., & Ziebarth, N. L. (2015). The History of Technological Anxiety and the Future of Economic Growth: Is This Time Different? *Journal of Economic Perspectives*, 29(3), 31–50. <http://doi.org/10.1257/jep.29.3.31>
- Monnet, J. (2018). Caminata-ocio y caminata- desplazamiento: una dicotomía persistente, del romanticismo al funcionalismo. El caso de Francia. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(10), 402–417. Retrieved from <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3204>
- Mumford, L. (1958). The Highway and the City. *Architectural Record*, 123(March-April). Retrieved from <https://doc.uments.com/download/s-the-highway-and-the-city.pdf>
- Muth, R. F. (1969). *Cities and housing; the spatial pattern of urban residential land use*. (1º). Chicago: University of Chicago Press. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/545388>
- Neale, J. L., & Hutchinson, B. G. (1981). Analyses of household travel activities by information statistics. *Transportation Research Part A: General*, 15(2), 163–171. [http://doi.org/10.1016/0191-2607\(81\)90081-9](http://doi.org/10.1016/0191-2607(81)90081-9)
- Newell, J., & Baines, J. (2006). *Variation in multiple job holding rates among women with*

- young children as an indicator of worklife balance*. Retrieved from [www.tba.co.nz/frst\\_projects/frstproject\\_tbsx0204.html](http://www.tba.co.nz/frst_projects/frstproject_tbsx0204.html).
- Newman, C. (2002). Gender, Time Use, and Change: The Impact of the Cut Flower Industry in Ecuador. *The World Bank Economic Review*, 16(3), 375–395. <http://doi.org/10.1093/wber/lhf006>
- Newman, P., & Kenworthy, J. R. (1999). Sustainability and cities: overcoming automobile dependence. Retrieved from [https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=pjatbiavDZYC&oi=fnd&pg=PR13&dq=NEWMAN+P.+y+KENWORTHY,+J.+R.+1999.++Sustainability+and+Cities:+overcoming+automobile+dependence&ots=BaOPoNwCtB&sig=2giTk\\_ebbHjSlqo3qRLng3xhqtl](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=pjatbiavDZYC&oi=fnd&pg=PR13&dq=NEWMAN+P.+y+KENWORTHY,+J.+R.+1999.++Sustainability+and+Cities:+overcoming+automobile+dependence&ots=BaOPoNwCtB&sig=2giTk_ebbHjSlqo3qRLng3xhqtl)
- OIT, & PNUD. (2009). *Trabajo y Familia: Hacia nuevas formas de conciliación con corresponsabilidad social* (2º). Santiago de Chile: Organización Internacional del Trabajo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Retrieved from [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms\\_180267.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms_180267.pdf)
- Olmo Sánchez, M. I., & Maeso González, E. (2014). Travel patterns, regarding different activities: Work, studies, household responsibilities and leisure. In *Transportation Research Procedia*. <http://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.10.097>
- ONU, & Brundtland, G. H. (1987). *Our Common Future. Brundtland'S Report*.
- Orejuela, J. J., & Correa, A. (2007). Trayectorias laborales y relacionales. Una nueva estética. *Revista Guillermo de Ockham*, 5(1), 59–72. <http://doi.org/10.21500/22563202.500>
- Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (1990). *Modelling transport* (1º). West Sussex: John Wiley & Sons. Retrieved from [http://www.academia.edu/download/43316213/Modeling\\_Transport\\_4th\\_Edition\\_de\\_Dios\\_20160303-22082-1u2ouu5.pdf](http://www.academia.edu/download/43316213/Modeling_Transport_4th_Edition_de_Dios_20160303-22082-1u2ouu5.pdf)
- Östh, J., Lyhagen, J., & Reggiani, A. (2016). A new way of determining distance decay parameters in spatial interaction models with application to job accessibility analysis in Sweden. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 16(2), 344–363.
- Owen, A., & Levinson, D. M. (2015). Modeling the commute mode share of transit using continuous accessibility to jobs. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 110–122. <http://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.002>
- Padilla, A. O. (2013). EL MODELO “TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (T.O.D.)” Posibilidades de implementación en el Corredor Alicante-Benidorm Autor:., 23–33.
- Papps, K. L., & Newell, J. O. (2002). Identifying Functional Labor Market Areas in New Zealand: A Reconnaissance Study Using Travel-to-Work Data. *IZA*, (443), 34. Retrieved from [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=304439](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=304439)
- Pas, E. I. (1984). The Effect of Selected Sociodemographic Characteristics on Daily Travel-Activity Behavior. *Environment and Planning A*, 16(5), 571–581. <http://doi.org/10.1068/a160571>
- Pas, E. I., & Sundar, S. (1995). Intrapersonal variability in daily urban travel behavior: Some additional evidence. *Transportation*, 22(2), 135–150. <http://doi.org/10.1007/BF01099436>
- Paumgarten, N. (2005, April). There and Back Again. *The New Yorker*, 66, 397–413.
- Pérez López, R., & Capron, G. (2018). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(10), 102–128. Retrieved from <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2904>
- Piore, M. (1979). *Birds of Passage: Migrant labour and industrial societies*. Cambridge

University Press.

- Pratt, G., & Hanson, S. (1991). On the Links between Home and Work: Family-Household Strategies in a Buoyant Labour Market. *International Journal of Urban and Regional Research*, 15(1), 55–74. <http://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1991.tb00683.x>
- Preston, V., & McLafferty, S. (2016). Revisiting Gender, Race, and Commuting in New York. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 300–310. <http://doi.org/10.1080/00045608.2015.1113118>
- Quambry, D. A. (1967). Choice of travel mode for the journey to work. *Transport Economics and Policy*, 273–314.
- Queirolo, N. I. (2003). *Análisis espacial de la movilidad por trabajo en la Ciudad de Buenos Aires: cambios y permanencias: 1970-2002*. Universidad de Buenos Aires.
- Ravella, O. (1993). *Encuesta Domiciliaria*. La Plata.
- Ravella, O. (2005). *2a Comunicación Nacional del Gobierno de la República Argentina a las partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático*. La Plata.
- Ravella, O. (2010). *PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE LA PLANIFICACION URBANO REGIONAL. TOMO 1 (1º)*. La Plata: Nobuko.
- Ravella, O., & Giacobbe, N. (2005). Tendencias y rupturas en la expansión urbana: relaciones entre movilidad y los procesos de globalización. *Estudios Del Hábitat*, no. 8. Retrieved from <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/40150>
- Ravella, O., Giacobbe, N., Aón, L. C., & Frediani, J. C. (2009). *Transport and greenhouse gas emissions. Energy Efficient Cities Initiative: Tools and Assessment- 5th Urban Research Symposium – Cities and Climate Change*. Marseille: ESMAP. Retrieved from <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/29479>
- Ravella, O., Karol, J. L., & Aón, L. C. (2012). Transporte y ambiente: utopías urbanas, ciudades reales, ciudades posibles. *Revista Transporte Y Territorio*, (6), 27–51. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3960892>
- Reichman, S. (1983). Les transports, servitude ou liberté? *Presses Universitaires de France*, 8.
- Rey, C. E., & Cardozo, O. D. (2008). LA VULNERABILIDAD EN LA MOVILIDAD URBANA. Aportes Teóricos y Metodológicos. In Ana Maria H. Foschiatti (Ed.), *Aportes Conceptuales y Empíricos de la Vulnerabilidad Global (1º)*, pp. 398–423. Resistencia: EUDENE. Editorial Universitaria. Universidad Nacional del Nordeste.
- Ribeiro-Silva, F., Uziel, A. P., & Rotenberg, L. (2014). Mulher, tempo e trabalho: o cotidiano de mulheres comissárias de voo. *Psicologia & Sociedade*, 26(2), 472–482. Retrieved from <https://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/10316>
- Roberts, J., Hodgson, R., & Dolan, P. (2011). “It’s driving her mad”: Gender differences in the effects of commuting on psychological health. *Journal of Health Economics*, 30(5), 1064–1076. <http://doi.org/10.1016/J.JHEALECO.2011.07.006>
- Robinson, J. P. (1977). *How Americans use time: A social-psychological analysis of everyday behavior (1º)*. Praeger Publisher.
- Rodríguez, J. M. (2017). *Transformaciones tecnológicas, su impacto en el mercado de trabajo y retos para las políticas del mercado de trabajo*. Retrieved from <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/42612>
- Romero-Torres, J., Sánchez, N. G., & Lara, E. B. (2016). Percepción de la satisfacción del servicio en el transporte público solo para mujeres. *Revista Transporte Y Territorio*, 0(15), 164–182. Retrieved from

<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2856>

- Rondinella, G. (2015). *Considering cycling for commuting : the role of mode familiarity : an exploration on the (circular) relation between cycling behaviours and attitudes toward cycling in Vitoria-Gasteiz, Spain*. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos (UPM). Retrieved from <http://www.tesisenred.net/handle/10803/297809>
- Rueda, S. (2012). EL URBANISMO ECOLÓGICO: UN NUEVO URBANISMO PARA ABORDAR LOS RETOS DE LA SOCIEDAD ACTUAL. Barcelona: Cátedra Municipios Sostenibles. Retrieved from <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/UrbanismoEcologicoSRueda.pdf>
- Ruesga, S. M., Da Silva Bichara, J., & Monsueto, S. E. (2014). Movilidad laboral, informalidad y desigualdad salarial en Brasil. *Investigacion Economica*. [http://doi.org/10.1016/S0185-1667\(14\)70919-1](http://doi.org/10.1016/S0185-1667(14)70919-1)
- Sabaté, A., Rodríguez, A., & Díaz, J. M. (1995). Género y espacio cotidiano. Una perspectiva local e individual. In *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género* (pp. 288–315).
- Salazar-Xirinachs, J. M. (2017). La metamorfosis del trabajo. *Integración Y Comercio*, (42), 70–83. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6174361>
- Salerno, B. (2014). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 0(17), 213–232. <http://doi.org/10.19053/01233769.2269>
- Salom Carrasco, J., & Casado-Díaz, J. M. (2007). Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la Comunidad Valenciana, 1991-2001.
- Salom Carrasco, J., Delios España, E., Pitarch Garrido, M. D., Esparcia, J. P., & Albertos Puebla, J. M. (1995). La movilidad por motivos de trabajo en la comarca del Camp de Túria. *Estudios Geográficos*, 56(221).
- Sánchez Gutierrez, J. I. (2003). LA MOVILIDAD AL TRABAJO COMO ELEMENTO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LOS USOS RESIDENCIALES Y DE ACTIVIDAD ECONÓMICA. Una aplicación práctica al caso de la región metropolitana de Madrid sobre la base de las encuestas de la movilidad de 1988 y 1996. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID.
- Sánchez Madariaga, I. (2004). Infraestructuras Para La Vida Cotidiana Y Calidad De Vida. *Ciudades: Revista Del Instituto Universitario de Urbanística de La Universidad de Valladolid*, 8, 101–133.
- Sánchez Martínez, S. (2009). REPORTE FINAL ESTUDIO ANÁLISIS DE OPCIONES PARA LA REDUCCIÓN DE TRAMOS DE VIAJE DEL PERSONAL DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. Mexico. Retrieved from [http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/proaire-2011-2020-anexos/documentos/7-docs\\_estudio\\_reduccion\\_tramos\\_viaje\\_sma.pdf](http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/proaire-2011-2020-anexos/documentos/7-docs_estudio_reduccion_tramos_viaje_sma.pdf)
- Sanz Sanz, C. (1975). *Los Movimientos pendulares de la población laboral dentro del Municipio de Zaragoza. Estudio de la movilidad trabajo-residencia en los barrios de Las Fuentes-Montemolín, y sectores: Mola, Miraflores, Torres-Fleta, Cuéllar y Ruiseñores*.
- Scheepers, C. E., Wendel-Vos, G. C. W., den Broeder, J. M., van Kempen, E. E. M. M., van Wesemael, P. J. V., & Schuit, A. J. (2014). Shifting from car to active transport: A systematic review of the effectiveness of interventions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 70, 264–280. <http://doi.org/10.1016/j.tra.2014.10.015>
- Scott, A. J. (2001). *Global City-Regions*. (A. J. Scott, Ed.) (1º). New York: Oxford University Press.
- Scribano, A. (2015). *Introducción al proceso de Investigación en Ciencias Sociales*. Ciudad

Autónoma de Buenos Aires: Ciccus/Imago Mundi.

- Segura, R. (2012a). Cartografías Discrepantes. La ciudad de La Plata vista y vivida desde la periferia. *Periferia*, 2(1), 1–40. Retrieved from [http://www.e-publicacoes\\_teste.uerj.br/ojs/index.php/periferia/article/viewFile/3472/2406](http://www.e-publicacoes_teste.uerj.br/ojs/index.php/periferia/article/viewFile/3472/2406)
- Segura, R. (2012b). Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica : desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, (2), 106–132.
- Segura, R. (2013). Los pliegues en la experiencia urbana de la segregación socio-espacial. Análisis comparativo de dos etnografías urbanas. In M. Carman, N. V. da Cunha, & R. Segura (Eds.), *Segregación y diferencia en la ciudad* (1º, pp. 143–169). Quito: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)/Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. Retrieved from [http://contested-cities.net/wp-content/uploads/2014/08/Segregacion-y-Diferencia-en-la-ciudad\\_cap2.2.pdf](http://contested-cities.net/wp-content/uploads/2014/08/Segregacion-y-Diferencia-en-la-ciudad_cap2.2.pdf)
- Segura, R. (2015). *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana*. (A. Grimson, Ed.) (1º). Buenos Aires: UNSAM EDITA.
- Segura, R., & Chaves, M. (2017). *Movilidades e interdependencias en la experiencia cotidiana del territorio metropolitano sur de Buenos Aires*. Lima: Latin American Studies Association.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006a). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <http://doi.org/10.1068/a37268>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006b). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), 207–226. <http://doi.org/10.1068/a37268>
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. (V. Hendel & M. Cifuentes, Eds.) (2º). Madrid: Traficantes de Sueños. Retrieved from <https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Postmetrópolis-TdS.pdf>
- Soldano, D., & Perret Marino, G. (2017). Movilidad y subjetividad Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad. In D. Soldano (Ed.), *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia* (1º, pp. 173–221). Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- St-Louis, E., Manaugh, K., van Lierop, D., & El-Geneidy, A. (2014). The happy commuter: A comparison of commuter satisfaction across modes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26, 160–170. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2014.07.004>
- Stark, O., & Bloom, D. E. (1985). The New Economics of Labor Migration. *The American Economic Review*, 75(2), 173–178. Retrieved from [http://www.migrationpolicycentre.eu/docs/SummerSchool2013/readings/Kaczmarczyk\\_Reading 6.pdf](http://www.migrationpolicycentre.eu/docs/SummerSchool2013/readings/Kaczmarczyk_Reading 6.pdf)
- Suárez-Lastra, M., & Delgado-Campos, J. (2007). Estructura y eficiencia urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingreso en la ZMCM 1990-2000. *Economía Sociedad Y Territorio*, 23(23), 693–724. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11102305ER>
- Susino, J., & Martínez-Reséndiz, J. (2010). Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y Centro de México. *Papeles de Poblacion*.
- Szalai, A. (1972). *The use of time: daily activities of urban and suburban populations in twelve countries* (1º). París. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/1150665>
- Taaffe, E., & Gauthier, H. (1980). Extended commuting and the intermetropolitan periphery. *American Geographers*. Retrieved from <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-8306.1980.tb01316.x/full>

- Todaro, M., & Maruzsko, L. (1987). Illegal Migration and us Immigration Reform: A Conceptual Framework. *Population and Development Review*, 13(1), 101–114.
- Torres, H. A. (1987). El viaje al trabajo según categorías poblacionales. In *LOS CENSOS DEL 90: CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACIÓN* (1º, pp. 357–376). Buenos Aires: Colección de ESTUDIOS N° 8, INDEC.
- Touraine, A. (1991). Can One Still On the Left? *Thesis Eleven*, 28(1), 100–104. <http://doi.org/10.1177/072551369102800108>
- Trajtemberg, D., & Varela, H. (2015). Movilidad laboral de los trabajadores con contratos eventuales: ¿mecanismo de inserción en empleos estables o regularización de la inestabilidad laboral? *Trabajo Y Sociedad*, (24), 109–130. Retrieved from [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1514-68712015000100006&script=sci\\_arttext&tlng=en](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1514-68712015000100006&script=sci_arttext&tlng=en)
- Transport, M. of, & Buchanan, C. (1963). *TRAFFIC IN TOWNS: a study of the long term problems of traffic in urban areas. Reports of the Steering Group and Working Group appointed by the Minister of Transport*. Londres: Her Majesty's Stationeri Office.
- TRB, Castiglione, J., Bradley, M., & Gliebe, J. (2015). *Activity-Based Travel Demand Models: A Primer*. Washington, D.C. <http://doi.org/10.17226/22357>
- Tripp, A. (1942). *Town planning and road traffic*.
- Tsianos, V., & Papadopoulos, D. (2006). Precarity: A savage journey to the heart of embodied capitalism. *Transversal Journal*. Retrieved from <http://eipcp.net/transversal/1106/tsianospapadopoulos/en/print>
- Turner, T., & Niemeier, D. (1997). Travel to work and household responsibility: New evidence. *Transportation*, 24(4), 397–419. <http://doi.org/10.1023/a:1004945903696>
- Unbehaun, W., Favry, E., Gerike, R., Hader, T., Knoll, B., Schwaninger, T., & Uhlmann, T. (2014). *Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit* (1º). Viena: Viena Prinz Eugen-Strasse.
- Ureta Icaza, S. (2009). Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. *EURE (Santiago)*, 35(105), 71–93.
- Urresti, M. (2017). *Usos del automóvil y percepción del manejo en distintos usuarios de la ciudad de Buenos Aires*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Universidad Buenos Aires.
- Vega, A., & Reynolds-Feighan, A. (2009). A methodological framework for the study of residential location and travel-to-work mode choice under central and suburban employment destination patterns. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(4), 401–419. <http://doi.org/10.1016/j.tra.2008.11.011>
- Verano Tacoronte, D., Suárez Falcón, H., & Sosa Cabrera, S. (2013). El teletrabajo y la mejora de la movilidad en las ciudades. *Investigaciones Europeas de Dirección Y Economía de La Empresa*, 20(1), 41–46. <http://doi.org/10.1016/j.iedee.2013.03.002>
- Vicente Rufí, J. (2003). ¿ Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de Geografía*, (2), 79–103. Retrieved from <https://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/46133>
- Vilches, Á. A., Hidalgo, P. B., Balletbò, N. C., Coloma, A. G., Fernández, C. M., Braojos, C., ... Irídia. (2017). *Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona*. (Col.lectiu Punt 6, Ed.) (1º). Barcelona: Col-lectiu Punt 6.
- Villagrán, P. S. (2017). *Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México*. *Revista Transporte y Territorio* (Vol. 0). Universidad de Buenos Aires, Instituto de Geografía. Retrieved from

<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606>

- Walby, S. (1986). *Patriarchy at Work* (1º). Cambridge: Polity Press.
- Walby, S. (1989). Labour Markets and Industrial Structures in Women's Working Lives. *The Sociological Review*, 37(1\_suppl), 167–186. <http://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1989.tb03342.x>
- Weiner, E. (2008). *Urban transportation planning in the United States. History, Policy, and Practice* (5º). Praeger. Retrieved from <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-319-39975-1.pdf>
- Whitelegg, D. (2007). *Working the skies: The fast-paced, disorienting world of the flight attendant* (1º). New York: New York University Press. Retrieved from [https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=GOptbLOtZ2oC&oi=fnd&pg=PP7&dq=Whitelegg,+Drew+\(2007\),+Working+the+Skies:+The+fast-paced,+disorienting+world+of+the+flight+attendant,+New+York+University+Press.&ots=1p1tD6fcKP&sig=Sobvo5d8TD7ok4SiNgojn8PbhfU](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=GOptbLOtZ2oC&oi=fnd&pg=PP7&dq=Whitelegg,+Drew+(2007),+Working+the+Skies:+The+fast-paced,+disorienting+world+of+the+flight+attendant,+New+York+University+Press.&ots=1p1tD6fcKP&sig=Sobvo5d8TD7ok4SiNgojn8PbhfU)
- Widhalm, P., Yang, Y., Ulm, M., Athavale, S., & Gonzales, M. C. (2015). Discovering urban activity patterns in cell phone data. *Transportation*, 42(4), 597–623. <http://doi.org/10.1007/s11116-015-9598-x>
- Williams, H. (1981). Travel demand forecasting: and overview. In P. Hall & D. Banister (Eds.), *Transport and public policy planning* (p. 237). Mansell.
- Yáñez Contreras, M., & Acevedo González, K. (2010). El mercado laboral desde una perspectiva espacial\*. *Apuntes Del CENES*, 29(50), 73–97.
- Zahavi, Y., & Talvitie, A. (1980). Regularities in travel time and money expenditures. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/160276>
- Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. E.T.S. Arquitectura (UPM). Retrieved from <http://oa.upm.es/39914/>
- Zunino Singh, D., Jirón Martínez, P., Giucci, G., López Gálviz, C., Errázuriz, T., Krüger, R., ... Imilán, W. A. (2018). *Terminos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. (D. S. Zunino, P. Jirón Martínez, & G. Giucci, Eds.) (1º). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Biblos.



## **Anexos**



**ANEXO 1. Formulario “Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003” (Aón, 2013)**

# Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013

## 1. PERSONA

Registro de datos de la persona que respetan el anonimato de la encuesta

1 Sexo (\*)

Mujer

Hombre

2 ¿Cuál es su mayor NIVEL DE INSTRUCCIÓN alcanzado? (\*)

Postgrado Completo

Postgrado Incompleto

Universitario Completo

Universitario Incompleto

Terciario Completo

Terciario Incompleto

Secundario Completo

Secundario Incompleto

Primario Completo

Primario Incompleto

3 Si trabaja, ¿cuál es el tipo de RELACIÓN LABORAL que tiene?

Empleado del sector privado

Empleado del sector público

Profesional Independiente

Oficio Independiente

Varios

Jubilado

Otro (Por favor especifique)

4 Indique cuál es su LOCALIDAD DE RESIDENCIA actual (\*)

La Plata

Berisso

Ensenada

Caba

Gba

Interior del país

Otro (por favor, especifique)

## 2. HOGAR

El hogar incluye a todas las personas que viven bajo el mismo techo y comparten la organización doméstica y los gastos.

1 ¿Cuántas PERSONAS integran su hogar? (responder en formato numérico)

2 ¿Cuáles son las EDADES de los integrantes de su hogar, empezando por usted?

	< 3 años	3 a 12 años	13 a 18 años	19 a 30 años	31 a 60 años	de 61 a 75 años	> 76 años
Integrante 1	<input type="radio"/>						
Integrante 2	<input type="radio"/>						
Integrante 3	<input type="radio"/>						
Integrante 4	<input type="radio"/>						
Integrante 5	<input type="radio"/>						
Integrante 6	<input type="radio"/>						
Integrante 7	<input type="radio"/>						
Integrante 8	<input type="radio"/>						

3 ¿Cuál es el ROL COMO SOSTÉN DEL HOGAR de los integrantes de su hogar, EMPEZANDO POR USTED?

	Único	Principal	Complementario	Equitativo	Ninguno	Otro
Integrante 1	<input type="radio"/>					
Integrante 2	<input type="radio"/>					
Integrante 3	<input type="radio"/>					
Integrante 4	<input type="radio"/>					
Integrante 5	<input type="radio"/>					

	Único	Principal	Complementario	Equitativo	Ninguno	Otro
Integrante 6	<input type="radio"/>					
Integrante 7	<input type="radio"/>					
Integrante 8	<input type="radio"/>					

4 ¿Alguna otra persona integrante de su hogar ha respondido o prevé responder esta encuesta también?

- sí
- no
- Otro (por favor, especifique)

### 3. VEHICULOS

Se pregunta acerca de qué tipo de vehículos disponen y tienen actualmente en funcionamiento en el hogar.

1 ¿CUÁNTOS AUTOS disponibles y EN FUNCIONAMIENTO hay en su hogar?

- Ninguno
- Uno
- Dos o más

4 ¿CUÁNTAS MOTOS disponibles y EN FUNCIONAMIENTO hay en el hogar?

- Ninguna
- Una
- Dos o más

6 ¿CUÁNTAS BICICLETAS hay disponibles y EN FUNCIONAMIENTO en el hogar?

- Ninguna
- Una
- Dos o más

8 ¿Hay disponibilidad de algún OTRO TIPO DE VEHÍCULO EN FUNCIONAMIENTO en el hogar?

- No
- Si (por favor, especifique)

### 4. IDENTIDAD DE MOVILIDAD DEL ENCUESTADO

Hábitos, preferencias y tendencias de elección modal para viajes en días hábiles

1 En base a sus PRÁCTICAS DE MOVILIDAD COTIDIANA de días hábiles en la ciudad, usted se define PREDOMINANTEMENTE como USUARIO de:

- automóvil (como conductor)

- automóvil (como acompañante)
- auto de alquiler (taxi o remis)
- colectivo
- tren
- bicicleta
- caminata
- varios
- Otro (por favor, especifique)

8 CUÁNTO TIEMPO le insume el viaje urbano más largo (en tiempo) que hace en una semana típica laboral?

- Menos de 10'
- Entre 10'y 30'
- Entre 30'y 1 hora
- Más de 1 hora

9 cuál es esa actividad que le demanda más tiempo de viaje?

- Trabajo
- Estudio
- Salud
- Compras /Trámites
- Llevar / Traer hijos
- Otro (por favor, especifique)

## 5. ACTIVIDADES

Las preguntas hacen referencia a SUS ACTIVIDADES DEL DIA DE AYER (si fue día hábil laborable o al último día hábil Que pueda recordar.

1 ¿Cuál fue su ACTIVIDAD PRINCIPAL de ayer o del último día hábil que pueda recordar? La actividad principal es la que más tiempo diario le insume a usted.

- Trabajo fuera del hogar
- Trabajo en el hogar
- Estudio fuera del hogar
- Estudio en el hogar
- Navegar en Internet
- Llevar/Traer hijos
- Salud
- Compras o Trámites
- Ninguna

Otro (por favor, especifique)

2 Indique los nombres o números de las calles que se interceptan en la esquina más próxima al LUGAR DE LA ACTIVIDAD PRINCIPAL.

Calle 1

Calle 2

3 ¿Cuál fue su ACTIVIDAD SECUNDARIA de ayer o del último día hábil?

- Trabajo fuera del hogar
- Trabajo en el hogar
- Estudio fuera del hogar
- Estudio en el hogar
- Navegar en Internet
- Llevar/Traer hijos
- Salud
- Compras o Trámites
- Ninguna
- Otro (por favor, especifique)

4 Indique los nombres o números de las calles que se interceptan en la esquina más próxima al LUGAR DE SU ACTIVIDAD SECUNDARIA.

Calle 1

Calle 2

5 ¿Cuál es la ACTIVIDAD QUE MÁS VIAJES LE GENERA A USTED en una SEMANA laboral típica?

- Trabajo
- Estudio
- Llevar/Traer niños
- Salud
- Trámites / Compras

6 Indique con qué modo/s de transporte viaja habitualmente rumbo a la ACTIVIDAD QUE MÁS VIAJES LE GENERA A USTED en una SEMANA laboral típica?

- Colectivo
- Auto
- Taxi o remisse
- Combie
- Moto
- Tren
- Bicicleta
- A pie
- Utilitario

Otro (por favor, especifique)

7 Indique los nombres o números de las calles que se interceptan en la esquina más próxima al LUGAR DE LA ACTIVIDAD QUE MÁS VIAJES LE GENERA A USTED EN UNA SEMANA LABORAL TÍPICA.

Calle

Calle que hace esquina

8 ¿En su hogar hay HIJOS CON ACTIVIDADES FIJAS fuera del hogar? Por favor marque todas las opciones que se correspondan con su hogar?

	Lunes viernes	a	1 vez x sem	2 veces x sem	3 veces x sem	4 veces x sem	Otra
Jardín maternal	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				
Jardín pre escolar	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				
Escuela primaria	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				
Colegio Secundario	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				
Universidad	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				
Otras actividades	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				

## 6. VIAJES

Preguntamos acerca de la cantidad de viajes, tiempos, modos y costos de ayer (si fue día hábil) o del último día hábil que pueda recordar.

1 ¿CUÁNTAS VECES SALIÓ DE SU CASA AYER o el último día hábil que pueda recordar) para realizar alguna actividad fuera de su lugar de residencia? Responder en formato numérico.

2 ¿CUANTOS VIAJES INTERMEDIOS hizo ayer o el último día hábil que pueda recordar? Viajes intermedios son aquellos viajes que no se originan ni se destinan en su casa, por ejemplo, un viaje entre el trabajo y el lugar de estudio, o entre la escuela de los hijos y el trabajo, o entre el trabajo y el lugar de compras, etc. (Responder en formato numérico)

3 Indique la FRANJA HORARIA en la que VIAJÓ a realizar cada actividad desarrollada AYER o el último día hábil que pueda recordar. Puede marcar más de una actividad para cada franja horaria, si corresponde.

	Trabajo	Estudio	Salud	llevar/traer hijos	Compras/Trámites	Regreso al hogar	Otros
06-08	<input type="checkbox"/>						
08-10	<input type="checkbox"/>						
10-12	<input type="checkbox"/>						
12-14	<input type="checkbox"/>						
14-16	<input type="checkbox"/>						
16-18	<input type="checkbox"/>						
18-20	<input type="checkbox"/>						
20-22	<input type="checkbox"/>						
22-24	<input type="checkbox"/>						
24-06	<input type="checkbox"/>						

4 ¿Qué MEDIOS DE TRANSPORTE utilizó para VIAJAR a cada actividad que realizó AYER o el último día hábil que pueda recordar? Puede marcar más de un medio de transporte si corresponde.

	Trabajo	Estudio	Salud	Llevar/traer hijos	Compras/Trámites	Regreso al hogar	Otros
Colectivo	<input type="checkbox"/>						
Auto	<input type="checkbox"/>						
Taxi	<input type="checkbox"/>						

	Trabajo	Estudio	Salud	Llevar/trae r hijos	Compras/Trámites	Regreso al hogar	Otros
Remise	<input type="checkbox"/>						
Tren	<input type="checkbox"/>						
Combie	<input type="checkbox"/>						
Moto	<input type="checkbox"/>						
Apie	<input type="checkbox"/>						
Bicicleta	<input type="checkbox"/>						
Otro	<input type="checkbox"/>						

5 Si viajó en colectivo indique cuál/es LÍNEA/S DE COLECTIVO usó.

20 2	21 4	21 5	27 3	27 5	30 7	33 8	41 8	50 6	50 8	51 8	52 0	56 1	no rte	su r	es te	oe st e	inter urba na	otr o
<input type="checkbox"/>																		

6 ¿CUÁNTO DINERO GASTÓ en el/los Medios DE TRANSPORTE que usted utilizó AYER o el último día hábil que pueda recordar?

	menos de \$10	entre \$10 y \$50	entre \$50 y \$100	más de \$100
Colectivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Remisse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Combie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7 ¿CUÁNTO TIEMPO le insumieron los viajes que realizó AYER (o el último día hábil que pueda recordar) rumbo a cada actividad desarrollada?

	Trabajo	Estudio	Salud	llevar/traer hijos	Regreso al hogar	Otros
menos de 10"	<input type="checkbox"/>					
de 10 a 30"	<input type="checkbox"/>					
de 30 a 60"	<input type="checkbox"/>					
más de 60"	<input type="checkbox"/>					

8 Indique en escala de 4 a 1, cuán REGULAR es su FORMA DE VIAJAR DESCRIPTA (correspondiente al día de ayer o al último día hábil recordado) respecto de otros días laborables de la semana?

- 4= muy regular, SIEMPRE hago los mismos viajes
- 3= regular, HABITUALMENTE hago los mismos viajes
- 2= poco regular, POCAS AVECES hago los mismos viajes.
- 1= no regular, NUNCA hago los mismos viajes

9 podría indicar la cantidad de veces que los integrantes de su hogar (sin contarle a usted) salieron de casa a realizar una actividad fuera AYER (o el último día hábil que pueda recordar) ?

	una	dos	tres	cuatro	cinco	seis	más de seis
Integrante 2	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Integrante 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integrante 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integrante 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integrante 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integrante 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integrante 8	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



## **ANEXO 2. Procesamiento de datos de las encuestas de movilidad**

**ANEXO 3. Guía de entrevistas a los empleados del Centro  
Administrativo Gubernamental**

## PRESENTACIÓN

### (1) HOGAR Y TRABAJO

La idea de esta entrevista es repasar juntos tu viaje cotidiano al trabajo, para eso vamos a usar un mapa-ayuda de tu itinerario de viaje para que puedas explicarme paso a paso tu viaje de ida y de vuelta al trabajo.

Comencemos entonces por ubicar dónde está tu trabajo y dónde está tu casa.

¿Qué tipo de trabajo realizás? ¿Es un trabajo rutinario? ¿Con horarios y días fijos? ¿Realizas parte o la totalidad de ese trabajo en tu casa? ¿Necesitas transportar algún elemento por tu trabajo? ¿Son elementos grandes o pequeños?

¿Cómo describirías el lugar donde está localizado tu trabajo? Céntrico/ rural

EJEMPLOS

¿Tenes algún otro trabajo? ¿Fijo o esporádico? ¿Qué tipo de trabajo es? ¿Cuándo realizas dicho trabajo?

### (2) CARACTERIZAR EL VIAJE COTIDIANO AL TRABAJO

Ahora ubiquemos sobre el plano otros lugares o actividades que realices, vos o las personas que viajan con vos, ¿Podrías relatar y dibujarme el recorrido que realizaste ayer o el último día hábil que recuerdes, para ir y para volver de tu casa al trabajo?

¿Cómo te preparas para salir al trabajo?

¿Viajas acompañado? ¿Con quién viajás?

¿A qué hora entras a trabajar? ¿es un horario flexible o estricto?

¿A qué hora salís de tu casa? ¿tenés en cuenta posibles contratiempos en el viaje para definir el horario de salidas?

¿Qué otros factores tenés en cuenta al salir de tu casa para llegar a horario? (Tiempo, Recorrido, Clima, Itinerarios familiares, etc.)

¿Qué transporte usas? ¿Por qué lo elegís?

¿Cuánto tiempo tardas normalmente? ¿Tenes algún periodo de espera durante el viaje? ¿Qué factores afectan en el tiempo de tu viaje? (trasbordo, paradas intermedias, congestión, etc.)

¿Aprovechas el viaje de ida o de vuelta al trabajo para realizar otras actividades? ¿Cuáles? ¿Por qué?

¿Y cómo es el viaje de vuelta? ¿A qué hora salís de tu trabajo? ¿Siempre es a la misma hora? ¿Porque varia?

¿Es diferente el viaje de vuelta al de ida? ¿En qué aspecto?

¿Finalmente, a qué hora llegas a tu casa?

¿Tu viaje al trabajo es siempre igual? ¿Varía según el día? ¿Usas otro modo de transporte?  
¿Viajas en otro horario? ¿Realizas otro recorrido? ¿Por qué?

Planificar tu viaje al trabajo ¿te lleva tiempo? ¿Te obliga a coordinar con otros miembros del hogar?

En una palabra, si es posible, ¿Cómo describirías tu viaje al trabajo?

### (3) CONDICIONES TERRITORIALES DE ACCESIBILIDAD A LA MOVILIDAD Y A LA CIUDAD.

¿Hace mucho que vivís ahí? ¿Porque eligieron vivir ahí? Y ¿Dónde vivían antes?

Volviendo al plano que dibujaste, en donde vivís: Tenés acceso ... ¿AL MICRO? ¿A UN TAXI O REMISSE? ¿A UNA ESCUELA? ¿A UN HOSPITAL? ¿LLEGA UNA AMBULANCIA? ¿LLEGA UN PATRULLERO?

Cuando se mudaron:

¿Eligieron este lugar de residencia en relación a su lugar de trabajo?

¿Consideraron la distancia con respecto a los lugares donde se desarrollan sus actividades diarias?

¿Consideraron los modos de transporte disponibles?

¿Tuvieron que cambiar su lugar de trabajo a partir de dicha mudanza? ¿O alguna otra actividad?

¿fue necesario comprar un auto al mudarse allí?

### (4) PERCEPCIONES Y RECURSOS DE MOVILIDAD

¿Cuáles son los factores que te restringen o te limitan a la hora de movilizarte? ejemplo

¿Cómo sentís que afectan en tu vida cotidiana?

### (5) CALIDAD DEL VIAJE Y PROBLEMÁTICAS

Valoración - calificación

Volvamos a mirar el plano de tu viaje ¿En qué momentos durante este recorrido se te presentan problemas, dificultades o retrasos?

¿Cuáles son tus estrategias para resolver/sortear dichas dificultades?

¿Cómo sentís que dichos problemas influyen en tu día a día?

¿Cómo es tu experiencia caminando en la ciudad?

¿Como es tu experiencia manejándote con la bicicleta?

¿Cómo es tu experiencia manejando a diario el auto?

¿Cómo es tu experiencia como acompañante en el auto?

¿Como es tu experiencia como usuario del colectivo?

¿Estás conforme con la forma en que viajas al trabajo? ¿Por qué?

Finalmente, si pudieras ¿qué cambiarías de tu viaje cotidiano al trabajo y por qué?

**¿Hay algo que no te pregunté y que quisieras agregar porque consideras que es importante para entender tus viajes cotidianos?**

**ANEXO 4. Matriz de datos de los empleados entrevistados  
en el Centro Administrativo Gubernamental**

TIPO itinerario	Regular e individual. Solas en el transporte	Regular e individual. Solas en el transporte
RELACIONAL	NO	NO
NO REGULAR	no	no
Relación con Terceros		
ROL en torno al Auto		
Viaja con alguien	A la ida y a la vuelta sola	No, sola
MEDIO ALTERNATIVO		Tenía auto pero ya no. Solía llevarla el marido
MEDIO TRANSPORTE	Transporte Público	Transporte Público
C/HIJOS	NO. Vive con los padres y hermano	Sí, mayor vive con nuera y un nieto
PAREJA	NO	NO. Tuvo
HOGAR	4	4
BARRIO	LOS HORNOS	LOS HORNOS
ZONA	SUR	SUR
DÍAS OTROS TRABAJOS	no	no
HORARIO DE TRABAJO TORRES	9 a 14	8 a 13
TRABAJO	Empleado administrativo	Empleado administrativo
EDAD	ENTRE 20 Y 30	MÁS DE 60
SEXO	MUJER	MUJER
ALIAS	ANA	MARIA

Regular y relacional. Me llevan y me traen.	Regular y relacional. Me llevan y me traen.
SI	SI
no	no
Coordina con su marido y sus compañeras	Coordina con su marido
Marido chofer	Marido chofer
A la ida y a la vuelta con su marido que la	A la ida y a la vuelta con su marido que la lleva
Caminata cuando su marido no puede alcanzarla y el clima lo permite	Caminata en muy pocas ocasiones porque tiene problemas en sus piernas
Auto como acompañante	Auto como acompañante
Si-mayores, 2 no viven con ellos	Si-mayores, 1 no vive con ellos
SI	SI
3	3
MALVINAS	BELGRANO
CASCO	CASCO
no	si 2 cargos otro en 13 y 56
13 a 18	8 a 17
Empleado administrativo	Empleado administrativo
ENTRE 50 Y 60	ENTRE 50 Y 60
MUJER	MUJER
CELIA	ROCIO

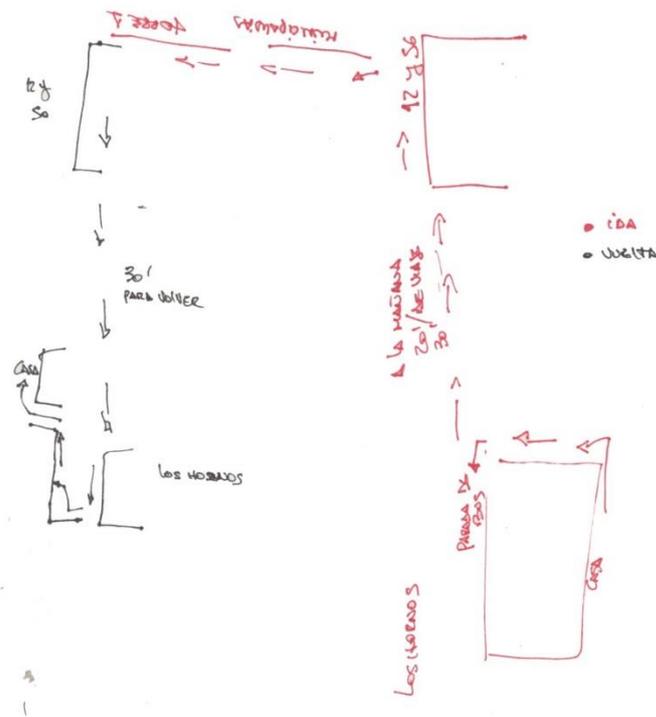
Regular y relacional. Me llevan y me traen.	Regular y relacional. Manejo yo
SI	SI
no	no
Coordina con su marido	Coordina con hermana para pasar a buscar
Discuten con su marido por quien usa el auto	Conductora nadie mas usa el auto
A la ida y a la vuelta con su marido que la lleva	A la ida con su hija sobrinas y hermana, a
Si su marido no puede llevarla o ir a buscarla ella prefiere tomarse un remise y no esperar el colectivo	Moto para ir a hacer compras o a su otro trabajo en el barrio, elige el auto pq es la unica forma de poder llevar a su hija y sus
Auto como acompañante- Auto de alquiler	Auto como conductora
Si-1 mayor, no vive con ellos	SI, 2 menores viven con ella
SI	SI
2	4
TOLOSA	VILLA ELVIRA
NORTE	ESTE
Lunes a viernes clases de mañana y de tarde	si atiende como psicologa en una clinica
9 a 15 (llegan tipo 10)	8 a 14
Empleado administrativo y docente primaria-secundaria	Empleado administrativo y profesional
ENTRE 40 Y 50	ENTRE 30 Y 40
MUJER	MUJER
LUCIA	NORA

Regular y relacional. Manejo yo	No regular e individual. Depende el dia	No regular e individual. Depende el dia
SI	NO	no
no	si	si
Coordina con su marido, en caso que ella		Auto roto se organizan con los vecinos para
Su marido y ella tienen un auto cada uno se	Es la unica conductora y la unica que usa el	Conduce pero prefirere el micro, manejar la
A la ida con su hija y a la vuelta tambien	A la ida y a la vuelta sola	A la ida y a la vuelta sola
Elije el auto pq el transporte publico no tiene buena calidad, le gustaria usar el tren y la bicicleta	Auto como conductora cuando tiene que hacer otras actividades dps del trabajo	Si llueve y no puede llegar a la parada va en auto al trabajo, aunque ahora que esta averiado organizan entre los vecinos para
Auto como conductora	Transporte Público	Transporte Público
SI, 1 menor que vive con ella	SI, mayor vive con ella	Esta embarazada
SI	NO. Tuvo	SI
3	2	2
CITY BELL	CEMENTERIO	VILLA ELVIRA-PARQUE SICARDI
NORTE	CASCO	ESTE
duda	si da clases en bellas artes	Lunes clases de tarde
9 a 15	8 a 14	8 a 16
Empleado administrativo	Empleado administrativo y docente	Empleado administrativo y docente
ENTRE 40 Y 50	ENTRE 50 Y 60	ENTRE 30 Y 40
MUJER	MUJER	MUJER
MILENA	ALBA	MIRTA

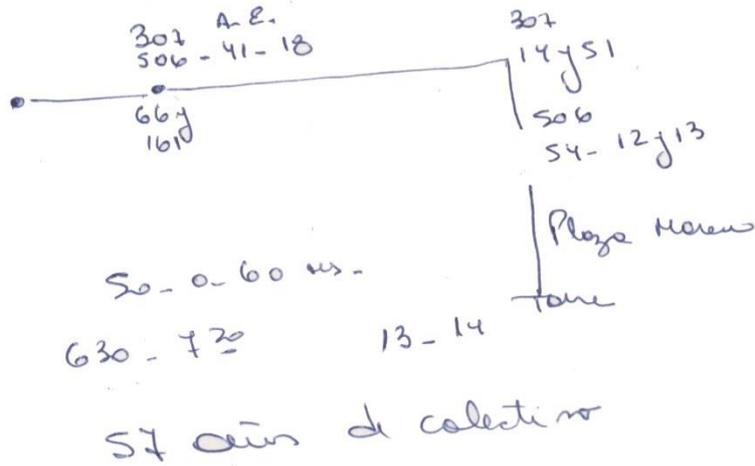
No regular y relacional. No existe un día normal
SI
si
Coordina constantemente con su esposa
El no maneja su mujer usa el auto pq es docente y ella se encarga de las nenas
A la ida con su esposa e hijas, a la vuelta solo
Los trayectos que puede elije caminarlos, el no maneja por eso su esposa se encarga del auto y las hijas. Detecta problemas con las combinaciones de colectivo
Auto como acompañante y caminata - Transporte publico
Sí, 3 menores que viven con el
SI
5
LOS HORNOS
SUR
Lunes y miercoles docencia en san carlos y estudio de ingenieria
9 a 15 (llegan tipo 10)
Empleado administrativo y profesional independiente
ENTRE 40 Y 50
HOMBRE
GERONIMO

No regular y relacional. Ida juntos, vuelta separados	No regular y relacional. Ida juntos, vuelta separados
SI	SI
si	si
Coordina con su socio en el estudio para ir a las obras o estar en el	Coordina con su novio
El es conductor, favorece su flexibilidad pero siente que hay mucho	No quiere tratar a su novio de chofer
A la ida con su novia a la vuelta solo	A la ida con su novio a la vuelta sola
Cuando el auto se rompe, el camina, tomaba micro en la facultad pero ahora prefiere caminar	Cuando tiene que hacer alguna compra o tramite a la vuelta de su trabajo camina, se le dificulta de noche.
Auto como conductor	Auto como acompañante- Transporte público
NO. Vive solo y convive con su pareja a medias	NO. Vive solo y convive con su pareja a medias
SI	SI
1	1
ALTOS DE SAN LORENZO - CEMENTERIO	HIPODROMO
ESTE	CASCO
Lunes a viernes estudio de arquitectura	Fines de semana trabaja en un bar
9 a 15 (llegan tipo 10)	9 a 15 (llegan tipo 10)
Empleado administrativo y profesional independiente	Empleado administrativo y oficio independiente
ENTRE 20 Y 30	ENTRE 20 Y 30
HOMBRE	MUJER
GUSTAVO	GISELA

## **ANEXO 5. Cartografías elaboradas por los entrevistados en el Centro Administrativo Gubernamental**



Cartografía 29. Mapa de Viaje de Ana. Fuente: Entrevistas empleados CAG



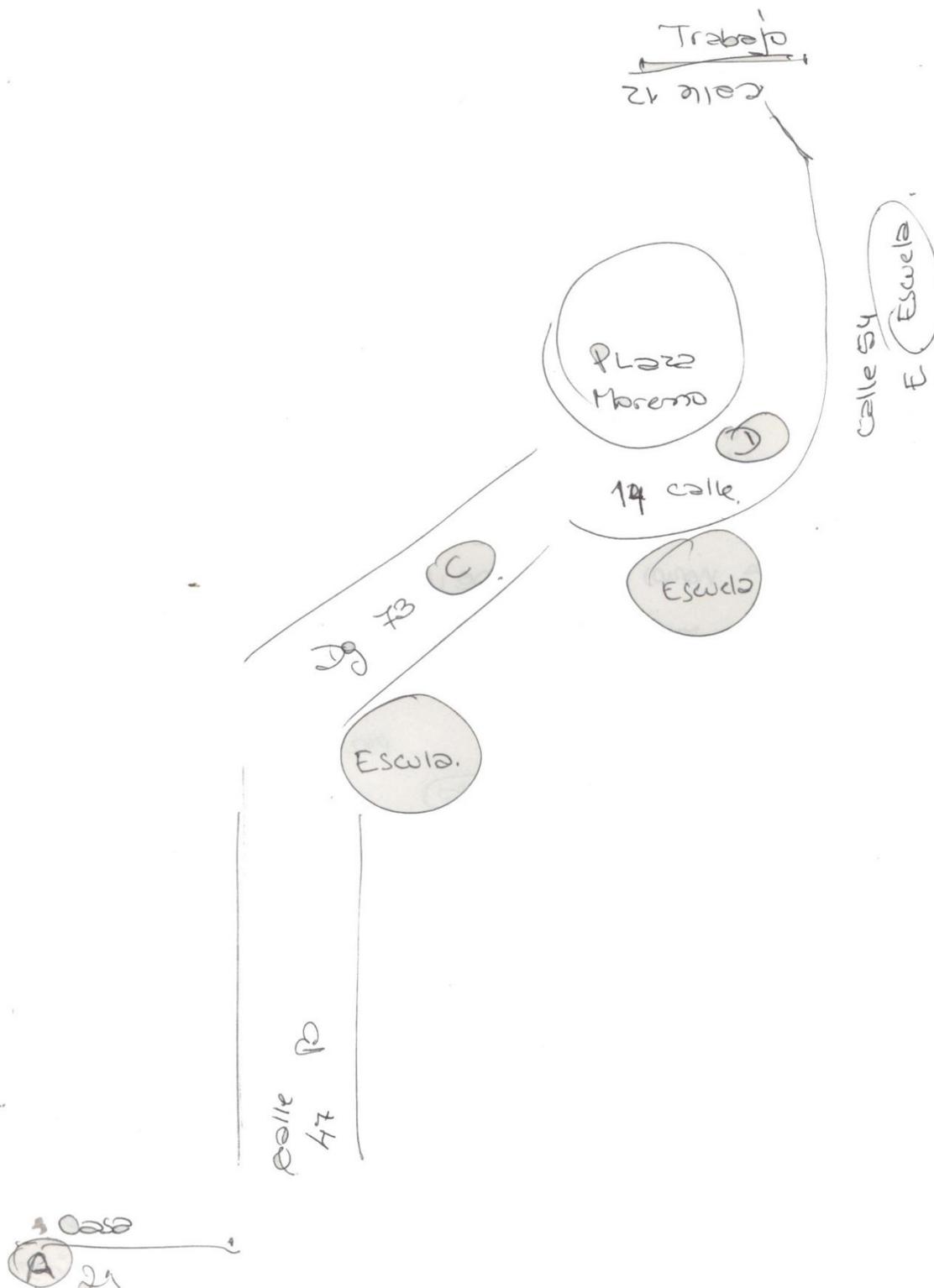
Cartografía 30. Mapa de Viaje de María. Fuente: Entrevistas empleados CAG



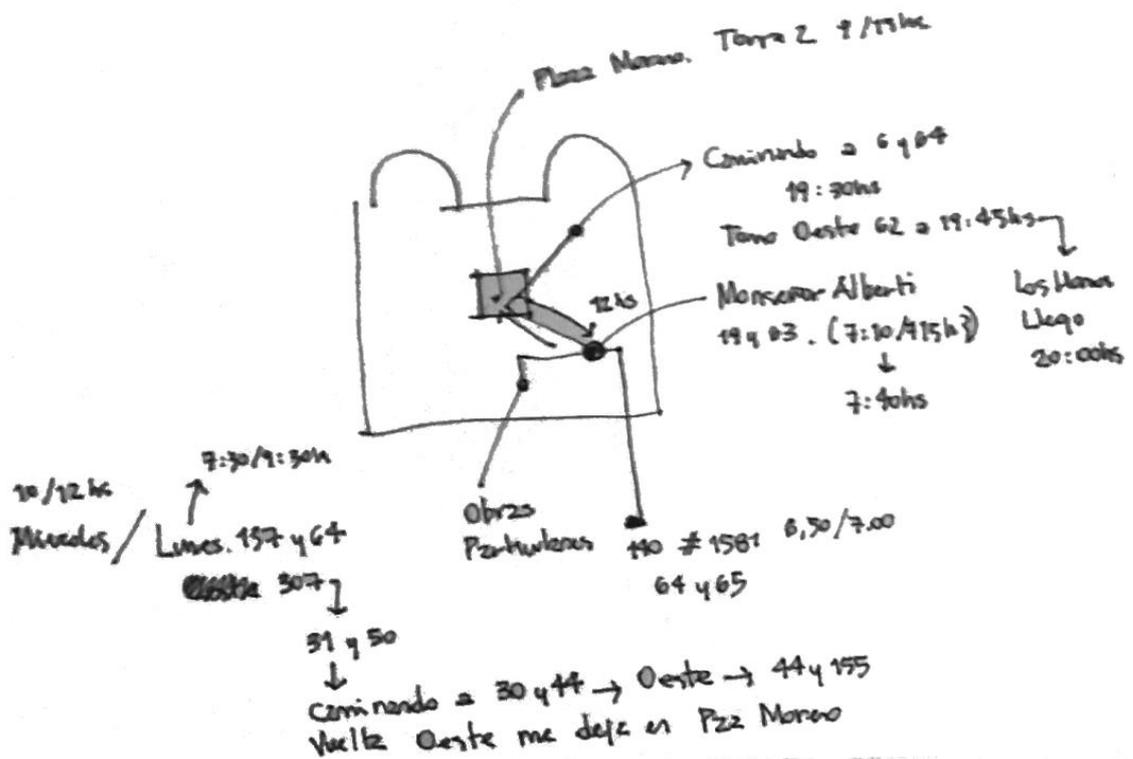








Cartografía 39. Mapa de Viaje de Celia. Fuente: Entrevistas empleados CAG



Cartografía 40 Mapa de Viaje de Gerónimo. Fuente: Entrevistas empleados CAG

**ANEXO 6. Relevamiento de atractores de trabajo público administrativos.**

Documento: Capa en formato shape "Relevamiento atractores de trabajo público administrativos" Actualizado Enero 2018. Proyección 22185 - POSGAR 94/Argentina 5

ATRACTOR,C,254	TIPO,C,100	AreaLP,C,10
CAG. Torre 1 "Alejandro Korn"	Centro Administrativo Gubernamental	Casco
CAG. Torre 2 Ingeniero Monteverde	Centro Administrativo Gubernamental	Casco
APR Agencia Platense de Recaudación	Centro Administrativo Gubernamental	Casco
Delegación Municipal San Carlos	Centros Delegaciones municipales	Oeste
Centro Comunal Villa Elvira	Centros Delegaciones municipales	Este
Delegación Municipal Joaquín Gorina	Centros Delegaciones municipales	Norte
Centro Comunal Tolosa	Centros Delegaciones municipales	Norte
Centro Comunal Lisandro Olmos	Centros Delegaciones municipales	Oeste
Centro Comunal Altos de San Lorenzo	Centros Delegaciones municipales	Este
Delegación Municipal Los Hornos	Centros Delegaciones municipales	Sur
Delegación Municipal Ringuélet	Centros Delegaciones municipales	Norte
Centro Comunal Manuel B. Gonnet	Centros Delegaciones municipales	Norte
Delegación Villa Castells	Centros Delegaciones municipales	Norte
Delegación Municipal City Bell	Centros Delegaciones municipales	Norte
Centro Comunal Melchor Romero	Centros Delegaciones municipales	Oeste
Delegación Municipal Villa Elisa	Centros Delegaciones municipales	Norte
Centro Comunal El Peligro	Centros Delegaciones municipales	Oeste
Centro Comunal Arturo Seguí	Centros Delegaciones municipales	Norte
Delegación Municipal Abasto	Centros Delegaciones municipales	Oeste
Centro Comunal Etcheverry	Centros Delegaciones municipales	Sur
Centro Comunal José Hernández	Centros Delegaciones municipales	Norte
Delegación Municipal Arana	Centros Delegaciones municipales	Este
Dirección General de Cultura y Educación	Dirección General	Casco
Dirección General de Cultura y Educación. Secretaria de Inspección	Dirección General	Casco

Dirección de Personal, Dirección General De Cultura y Educación	Dirección General	Casco
Departamento de Impresiones - Dirección General de Cultura y Educación	Dirección General	Casco
Dirección General de Acción Social del Servicio Penitenciario Bonaerense	Dirección General	Casco
Dirección General Acción Social	Dirección General	Casco
Dirección Nacional de Migraciones	Dirección General	Casco
Dirección General de Seguridad de Servicios y Operaciones Aéreas – Policía de la Prov. de Buenos Aires	Dirección General	Este
Dirección Provincial de Personal	Dirección General	Casco
Honorable Cámara de Senadores	Edificios representativos Gobierno	Casco
Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires	Edificios representativos Gobierno	Casco
Legislatura de la Provincia de Buenos Aires	Edificios representativos Gobierno	Casco
Casa de Gobierno de La Provincia de Buenos Aires	Edificios representativos Gobierno	Casco
Residencia del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires	Edificios representativos Gobierno	Casco
Ministerio de Economía	Ministerios	Casco
Ministerio de Trabajo BA	Ministerios	Casco
Ministerio de Seguridad De La Provincia De Buenos Aires	Ministerios	Casco
Ministerio de Salud de La Provincia de Buenos Aires	Ministerios	Casco
Ministerio de Ciencia y Tecnología de la Provincia de Buenos Aires	Ministerios	Casco
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	Ministerios	Casco
Ministerio de Agroindustria	Ministerios	Casco
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Presidencia de La Nación	Ministerios	Norte
Ministerio de Infraestructura de La Provincia de Buenos Aires- Dirección de Geodesia Archivo Histórico Gobernador Martin Rodríguez	Ministerios	Casco
Ministerio de Justicia Seguridad y Derechos Humanos	Ministerios	Casco
Ministerio de Obras Publicas	Ministerios	Casco
Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires	Ministerios	Casco
Ministerio De Infraestructura	Ministerios	Casco
Ministerio de Desarrollo Social de la Provincia de Buenos Aires	Ministerios	Casco
Ministerio de Trabajo de La Provincia de Buenos Aires	Ministerios	Casco
OPDS	Organismos	Casco
OSPOCE Obra Social del Personal de los Organismos del Control Externo	Organismos	Casco
O.C.E.B.A Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de Buenos Aires	Organismos	Casco
Organismo Provincial Para El Desarrollo Sostenible	Organismos	Casco

OCABA Organismo de Control del Agua de Buenos Aires	Organismos	Casco
Departamento de Patrimonio del Ministerio de Educación	Otros	Casco
Defensoría de la Provincia de Buenos Aires	Otros	Casco
Defensor del Pueblo	Otros	Casco
Registro Nacional de las Personas	Otros	Casco
Registro Provincial de las Personas - Archivo General	Otros	Casco
Fiscalía de Estado	Otros	Casco
Juzgados de Familia 4	Otros	Casco
SIAPE	Otros	Casco
CENTRO DE Atención PRIMARIA No 02	Otros	Casco
ABSA Aguas Bonaerenses	Otros	Casco
Servicio Penitenciario Bonaerense	Otros	Casco
Registro Nacional de la Propiedad del Automotor Registro Seccional La Plata N. 10	Otros	Casco
Gabinete Pericial Informático	Otros	Casco
Jubilaciones escuela publica	Otros	Casco
Instituto Provincial de Lotería y Casinos de la Provincia de Buenos Aires	Otros	Casco
Registro Provincial de las Personas	Otros	Casco
ARBA	Otros	Casco
Tesorería General De La Provincia	Otros	Casco
AFIP - Agencia Sede La Plata 2	Otros	Casco
AFIP Administración Federal	Otros	Casco
Tribunal de Casación Penal	Otros	Casco
Fuero Penal	Otros	Casco
Tribunales Federales de La Plata	Otros	Casco
Anses	Otros	Casco
Registro de la Propiedad de la Pcia de Bs As	Otros	Casco
Juzgado Administrativo de Infracciones de Tránsito Provincial	Otros	Norte
Anses	Otros	Norte
Unidad Penitenciaria No 45	Otros	Oeste
Unidad Penitenciaria No 34	Otros	Oeste
Unidad Penitenciaria 29	Otros	Oeste
Servicio Penitenciario Bonaerense - Corcel de Mujeres	Otros	Sur
Servicio Penitenciario Bonaerense Unidad 33	Otros	Sur
Edelap	Otros	Sur
Registro Provincial de Las Personas Delegación Los Hornos	Otros	Sur
Registro Civil de City Bell	Otros	Norte
Cooperativa de Agua Potable, Lisandro Olmos	Otros	Oeste
Registro Civil de Villa Elisa	Otros	Norte
Registro Civil Abasto, La Plata	Otros	Oeste
Secretaria de Modernización de La Plata	Secretarias	Casco
Secretaria de Turismo	Secretarias	Casco
Secretaria de Salud y Medicina Social	Secretarias	Casco
Secretaria de Desarrollo Social	Secretarias	Casco

Secretaría de Derechos Humanos. Subsecretaría De Protección	Secretarias	Casco
Secretaría de Agricultura Familiar	Secretarias	Casco
Secretaría de Cultura y Educación - Municipalidad de La Plata	Secretarias	Casco
Dirección General de Cultura y Educación. Secretaría de Inspección	Secretarias	Casco
Secretaría de Derechos Humanos	Secretarias	Casco
Secretaría de Desarrollo Social	Secretarias	Casco
Secretaría de Participación Ciudadana	Secretarias	Casco
Superintendencia de Policial Local del Ministerio de Seguridad	Secretarias	Casco
Secretaría de Derechos Humanos. Subsecretaría De Protección	Secretarias	Casco
Secretaría De Asuntos Docentes	Secretarias	Ensenada
Juzgado Federal No. 1 Secretaría Electoral	Secretarias	Casco
Secretaría de Planeamiento, Obras y Servicios de la UNLP	Secretarias	Casco
Patronato de Liberados - Secretaría de Derechos Humanos	Secretarias	
IOMA	Seguridad Social	Casco
Dirección Plan Mas Vida	Seguridad Social	Casco
Registro Nacional de la Propiedad del Automotor Seccional La Plata No 5	Seguridad Social	Casco
IOMA Instituto de Obra Medico Asistencial	Seguridad Social	Casco
Caja de Seguridad Social para Profesionales de La Kinesiología de La Provincia de Buenos Aires	Seguridad Social	Casco
IPS Instituto de Previsión Social	Seguridad Social	Casco
IPS Instituto de Previsión Social	Seguridad Social	Casco
Subsecretaría Social de Tierras, Urbanismo y Vivienda	Subsecretarias	Casco
Subsecretaría de Derechos Humanos de Personas Privadas de la Libertad	Subsecretarias	Casco
Subsecretaría de Derechos Humanos	Subsecretarias	Casco
Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Bs. As.	Subsecretarias	Ensenada
Jefatura de Gabinete Subsecretaría de Relaciones institucionales y con la Comunidad	Subsecretarias	Casco
Subsecretaría de Determinantes Sociales de la Salud Física, Mental y de las Adicciones	Subsecretarias	Norte
Subsecretaría de Planificación de la Salud	Subsecretarias	Casco
Subsecretaría Coordinación Administrativa	Subsecretarias	Casco

**ANEXO 7. Gráficos interactivos de variables de análisis  
sobre el carácter No regular y relacional en las encuestas  
de movilidad**

A continuación, se ponen a disposición los links de acceso a las plantillas interactivas de los análisis de las variables no-regular y relacional sobre las encuestas de movilidad (Aón, 2013) a nivel del Partido de La Plata, especificando en el perfil de los empleados públicos y, particularmente, en el caso de los empleados del CAG.

1) Partido de La Plata

a. Gráficos de análisis variable No-Regular

[https://public.tableau.com/views/REGULARIDAD/modotransporte?:embed=y&:display\\_count=yes](https://public.tableau.com/views/REGULARIDAD/modotransporte?:embed=y&:display_count=yes)

b. Gráficos de análisis variable Relacional

[https://public.tableau.com/shared/289D5PF3F?:display\\_count=yes](https://public.tableau.com/shared/289D5PF3F?:display_count=yes)

2) Empleados del sector público del Partido de La Plata

a. Gráficos de análisis variable No-Regular

[https://public.tableau.com/views/REGULARIDADempleopublico/rolh?:retry=yes&:embed=y&:display\\_count=yes](https://public.tableau.com/views/REGULARIDADempleopublico/rolh?:retry=yes&:embed=y&:display_count=yes)

b. Gráficos de análisis variable Relacional

[https://public.tableau.com/shared/C778DR67F?:display\\_count=yes](https://public.tableau.com/shared/C778DR67F?:display_count=yes)

3) Empleados del Centro Administrativo Gubernamental

a. Gráficos de análisis variable No-Regular

[https://public.tableau.com/views/CAGREGULARIDAD/regular?:embed=y&:display\\_count=yes](https://public.tableau.com/views/CAGREGULARIDAD/regular?:embed=y&:display_count=yes)

b. Gráficos de análisis variable Relacional

[https://public.tableau.com/views/CAGRELACIONAL/rolauto?:embed=y&:display\\_count=yes](https://public.tableau.com/views/CAGRELACIONAL/rolauto?:embed=y&:display_count=yes)