



MOVILIDAD COTIDIANA EN BARRIOS POPULARES

CENTRO DE INVESTIGACIÓN E
INNOVACIÓN SOCIAL

CON EL APOYO DE

Uber



EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Lucía Groos - Licenciada en Economía. Directora del Centro de Investigación e Innovación Social TECHO. lucia.groos@techo.org

Ema Nuss - Estudiante de Sociología - Universidad de Buenos Aires. emanuss99@gmail.com

AGRADECIMIENTOS

A todas las personas que participaron del estudio, tanto a las personas de los barrios populares que respondieron a las encuestas, como al equipo territorial de TECHO, que facilitó su ejecución.

A Mercedes Di Virgilio y todo su equipo, por los comentarios y observaciones realizados al estudio.

A Uber, por el apoyo y el interés en realizar el estudio.

Edición del informe MARZO 2022.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Sobre la muestra

Alcance y limitaciones

Características sociodemográficas

INTEGRACIÓN SOCIOURBANA

Infraestructura urbana

Box: Infraestructura en barrios populares - proyecto de paradas de colectivo

Distribución de tareas en los hogares

MOVILIDAD COTIDIANA

Motivos de traslado

MODOS DE TRANSPORTE

Modos y frecuencia

Movilidad privada

Uso de transporte público

Movilidad privada

Uso de aplicaciones de movilidad

Movilidad ante casos de emergencia

SEGURIDAD LA MOVILIDAD

Percepción de la seguridad en recorridos cotidianos

CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

ANEXO

SOBRE TECHO

INTRODUCCIÓN

En Argentina existen más de 4.416 barrios populares, en los que habitan más de 900.000 familias. Según datos del Relevamiento de Asentamientos Informales de TECHO (2016), solo en el 19% de los barrios populares existe una parada de transporte público dentro del barrio. La falta del mismo es uno de los agravantes de la situación de exclusión social, ya que aísla a las personas que quedan en las márgenes de su alcance. A su vez, este problema se complementa con la falta de calles adecuadas para la circulación de todo tipo de vehículos.

Por otro lado, en el Plan Estratégico Territorial “Argentina Urbana” (2018) se reconoce que el patrón urbano de crecimiento, caracterizado por la expansión de la mancha urbana con baja densidad, resulta ineficiente y acarrea mayores costos para los sectores de menores ingresos, entre los cuales se destacan los mayores tiempos de viaje a los lugares de trabajo y de consumo.

La movilidad tiene que ver con todas aquellas acciones que permiten a las personas el acceso a la ciudad y las oportunidades que esta ofrece, existiendo un nexo entre la movilidad y el funcionamiento de la sociedad, marcando diferencias entre quienes pueden desplazarse sin problemas y quienes si encuentran barreras para su movilización (Avellaneda, Pau, Lazo, Alejandra, 2011). Este estudio se centrará particularmente en las experiencias y problemáticas vivenciadas por uno de estos grupos que sí encuentran restricciones u obstáculos en sus traslados: quienes habitan los barrios populares.

El objetivo general de la presente investigación es describir la movilidad de las familias de los barrios populares tanto en sus actividades cotidianas (asistir al trabajo, centros educativos, centros de salud, realizar compras) como ante una emergencia.

Como objetivos específicos se establecen:

- caracterizar el acceso al transporte público, en dimensiones como su calidad y frecuencia
- identificar cuánto tiempo y dinero invierten en la movilización cotidiana las personas que habitan los barrios populares
- identificar problemas que las personas de los barrios populares tienen de acuerdo con las características del acceso al transporte público

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Sobre la muestra

Marco muestral

El marco muestral de este estudio está conformado por el Relevamiento Nacional de Barrios Populares (RENABAP) y por el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Del RENABAP se utilizará el listado de los barrios populares en todo el país, la estimación de la cantidad de familias a fin de estimar el tamaño de la población y los datos sociodemográficos y ocupacionales. Por otro lado, los datos censales proveen la distribución por edad y género de la población del país, así como también el tamaño promedio de los hogares (que para los fines de este diseño se considerarán equivalentes a la unidad familiar que utiliza el RENABAP).

Tipo de muestreo

Dadas las características del marco muestral y la estrategia que se utilizará para la selección de quienes responderán la encuesta, el muestreo será de tipo no probabilístico por cuotas. La muestra buscará ser representativa del comportamiento de la población residente en barrios populares en los que TECHO realiza trabajo territorial, mayor de 15 años.

Variables de corte para el establecimiento de las cuotas

Dados los objetivos del estudio se tendrán en cuenta las siguientes variables para establecer las cuotas:

→ *Género*

Esta variable se tiene en cuenta debido a que la distribución de las actividades y tareas productivas y reproductivas / de cuidado presentan una asociación comprobada según el género, y que las características de la movilidad poblacional están vinculadas con dichas actividades y tareas.

→ *Edad*

También la edad es una variable relacionada en forma directa con el tipo de actividad que se realiza cotidianamente. Por ese motivo, para obtener resultados que reflejen la diversidad inherente a la movilidad urbana será necesario incluir población de los distintos grupos etarios.

→ *Condición de actividad y ocupación*

A fin de evitar errores de cobertura derivados de alcanzar mayoritariamente a personas que tienen más tiempo disponible debido a su falta de ocupación laboral, resulta importante incluir las

variables condición de actividad y condición de ocupación en las cuotas. Estas variables resultan particularmente significativas teniendo en cuenta la temática del estudio.

A fin de incluirlas se realizará una agregación de las categorías elaboradas en el marco del RENABAP.

Alcance y limitaciones

Para la realización de la muestra se tomaron como dominios de muestra diferentes la Provincia de Buenos Aires por un lado y el resto del país por otro. El relevamiento incluyó casos de 24 barrios populares [Ver Anexo].

Al tratarse de un estudio no-probabilístico, los resultados no podrán generalizarse para el total de las personas que habitan en barrios populares. Así y todo, la importancia de esta investigación radica en que permitirá conocer a profundidad sobre la movilidad de las personas que viven en los barrios populares, sus necesidades de transporte y las problemáticas que se asocian a la falta del mismo. Este conocimiento podrá constituirse como base para pensar políticas públicas para la mejora de este aspecto, impactando en el bienestar de la población de estos sectores.

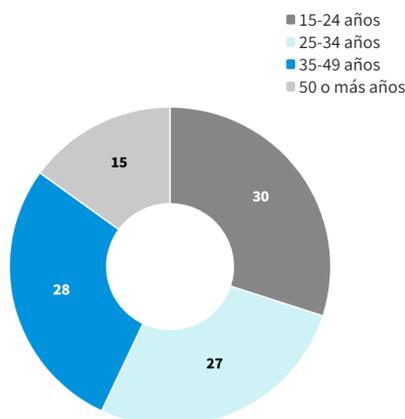
Sobre la utilización de categorías de género

Desde TECHO entendemos que el estudio de las desigualdades sociales debe hacerse desde una perspectiva enmarcada en la interseccionalidad que atraviesa a todas las personas. El presente estudio contempla dicha perspectiva, sin embargo el relevamiento de información se vió limitado por la base de cálculo de la muestra, la cual contempla únicamente el género femenino y masculino. De tal forma el análisis se extenderá sobre estas variables, así como la edad y lugar de residencia de las personas.

Características sociodemográficas

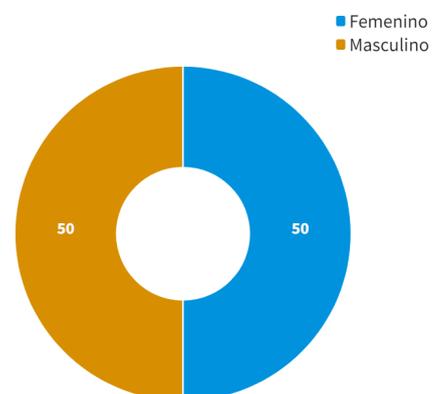
Rangos etarios

% sobre el total de personas entrevistadas



Género

% sobre el total de personas entrevistadas



INTEGRACIÓN

SOCIOURBANA

Infraestructura urbana

El acceso a la ciudad y servicios es uno de los aspectos determinantes para la generación y alcance de oportunidades de las personas habitantes en los barrios populares. En este sentido, las desigualdades sociales también se expresan en el transporte utilizado, teniendo “(...) la capacidad de atenuar tanto como de agravar los procesos de exclusión social, ampliando o constriñendo el acceso a oportunidades urbanas, tanto como activos sociales potencialmente útiles en tales contextos.” (Apaolaza, 22: 2018)

Así, la existencia y el buen estado de la infraestructura urbana se esgrime como condición necesaria para la integración de los asentamientos a la ciudad. La llegada y frecuencia del transporte público, el estado de las calles, luminaria, veredas y la señalización condicionan el acceso a oportunidades laborales y derechos básicos como la salud, educación, seguridad, entre otros.

De acuerdo con el Relevamiento de Asentamientos Informales, el 70% de los barrios relevados¹ no cuenta con veredas (TECHO, 2016) y un 20% no cuenta con ningún tipo de alumbrado en las calles.²

A través de la información relevada en este estudio, se observa que la percepción sobre el estado de la infraestructura del barrio es que se encuentra, en su mayoría, en muy mal estado. Esto se repite en todos los casos: calles, transporte público, iluminación, veredas y señalización; dejando entrever el alto grado de déficit habitacional percibido por habitantes de barrios populares. Para los últimos casos la deficiencia parece ser mayor, mientras que las paradas de transporte público son las que presentan respuestas más distribuidas.

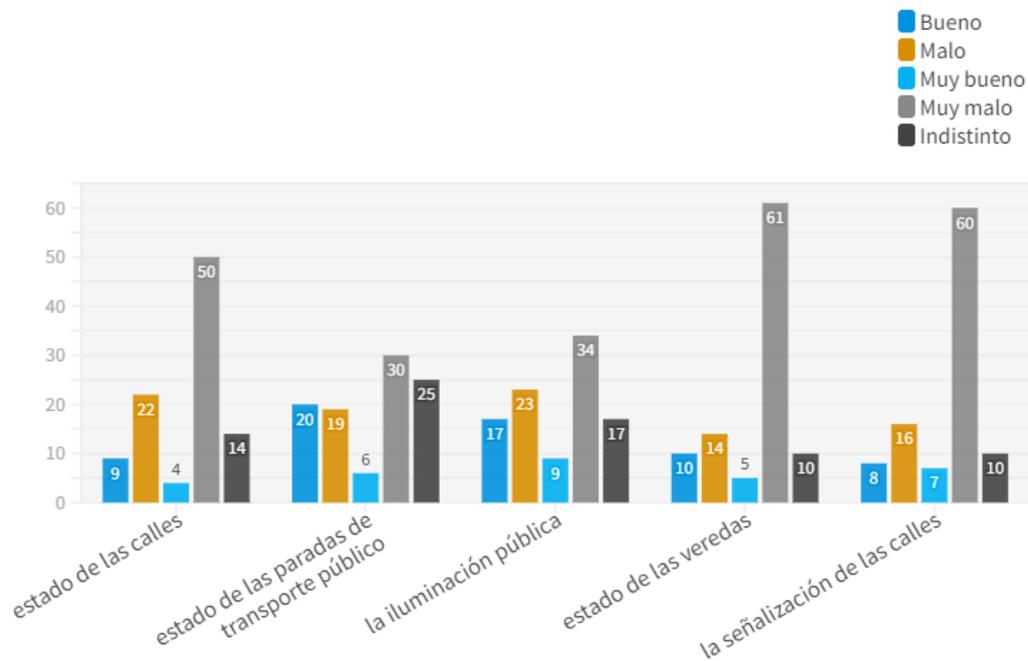
¹ Se consideran 2.119 barrios populares relevados (TECHO, 2016)

² Sobre la base de 1.085 casos relevados (TECHO, 2016)

Percepción sobre el barrio

% sobre el total de las personas

n= 738



Así, por ejemplo, el hecho de no contar con señalización de calles o con accesos en muy mal estado puede derivar en complicaciones en el ingreso de una ambulancia, bomberos o servicios de asistencia ante casos de emergencia. La movilidad, entonces, no se limita a la esfera individual, sino también a la de interacción e integración social.

En muchos casos, vecinos y vecinas de las comunidades son quienes se organizan para la implementación de proyectos en materia de infraestructura y accesibilidad en sus barrios, construyendo y mejorando veredas, instalando luminaria pública y definiendo la señalización de las calles. El impacto en la movilidad diaria, así como en la integración con la ciudad dan cuenta de la vulneración del derecho a la ciudad y a un hábitat adecuado.

Box 1 - Infraestructura en barrios populares : paradas de colectivo en el barrio San Mariano

El barrio **San Mariano** (RENABAP ID 725) está ubicado en la localidad de Virrey del Pino, partido de La Matanza, provincia de Buenos Aires. Está situado en el **kilómetro 44 de la Ruta Nacional 3**, a menos de 5 km hacia adentro accediendo por una calle asfaltada. El barrio surgió en 1981 y actualmente viven alrededor de 500 familias.

La Mesa de Trabajo de San Mariano, conformada por vecinos y vecinas y acompañada por TECHO, comenzó en 2011 y desde sus orígenes impulsa distintos proyectos dentro de la comunidad. A lo largo de estos 10 años, **se han ejecutado distintos programas y proyectos**, como la construcción de viviendas de emergencia, la colocación de carteles para las calles, la construcción de veredas, la construcción de un salón comunitario, entre otras iniciativas.

A partir del Diagnóstico Participativo Comunitario realizado en 2021 junto a la Mesa de Trabajo, la principal problemática identificada y priorizada para abordar en el Plan de Acción fue la **falta de paradas de colectivo** en el barrio. Con el objetivo de mejorar la movilidad, la seguridad de la comunidad y la accesibilidad al barrio, durante ese año **se llevó a cabo la construcción de 3 paradas de colectivo**, impactando en todas las familias del barrio.



Para su ejecución se realizó un recorrido en el barrio, priorizando sectores para la construcción de las paradas. Se reunieron fondos a través de colectas, el Fondo Nacional para Proyectos de TECHO y rifas realizadas por la comunidad. Vecinos y vecinas llevaron adelante la construcción, junto con participantes del barrio aledaño, también beneficiado por la infraestructura.

Distribución de tareas en los hogares

La configuración y el diseño de la ciudad no son ajenos a las dinámicas y relaciones sociales que se encuentran inmersas en esta. El trazado de rutas, la distribución y localización de los servicios e instituciones, así como la existencia de infraestructura determinada cumple un rol fundamental en el entramado social.

Entre los principales estudios que vinculan al género y la movilidad se halla que los desplazamientos entre hombres y mujeres se encuentran establecidos de acuerdo a los roles que se les atribuye socialmente. Mientras que varones tienen trayectorias de tipo “pendular”, es decir, de un punto de partida a otro de llegada (generalmente, de la casa al trabajo), las mujeres presentan desplazamientos “poligonales”, lo que se traduce en múltiples viajes, que incluyen diferentes trayectos (CEPAL, 2019).

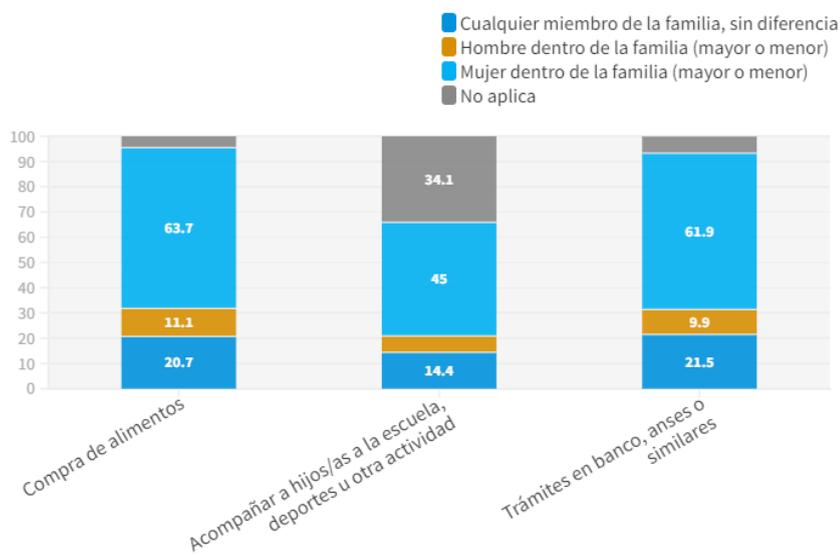
Asimismo, en latinoamérica las mujeres recorren entre un 11% y un 16% más kilómetros que los hombres para cumplir con sus labores diarias, y sus recorridos son mucho más complejos que los de los hombres (Umaña y San Gil, 2017).

En este contexto, la división de las tareas reproductivas de los hogares entre hombres y mujeres, como la compra de alimentos, el acompañamiento, educación y crianza de menores a cargo y la ejecución de trámites vinculados a la economía familiar, dan pistas sobre el entramado urbano existente en la ciudad. En la población de los barrios populares relevada, estas tareas recaen en su mayoría sobre las mujeres, ya sean mayores o menores de edad.

Distribución de tareas al interior de los hogares

% sobre el total de las personas

n= 738



El porcentaje de tareas distribuidas en hombres únicamente, es el menor de todos, seguido por la distribución equitativa. Esto último, teniendo en cuenta todas las personas miembro de la familia (mayores y menores de edad). La producción social del hábitat no puede ser analizado por fuera de esta perspectiva, siendo determinante para la reproducción de lógicas sociales existentes o bien, para la instalación de nuevas que incluyan la igualdad de acceso a la ciudad para todas las personas, sin importar su género.

De acuerdo con las personas entrevistadas, entre el 45% y el 60% de las principales tareas de cuidado y reproducción del hogar recaen en las mujeres exclusivamente.

MOVILIDAD COTIDIANA

A la hora de analizar la movilidad cotidiana en los barrios populares, se indagó sobre los principales motivos de traslado de las personas que allí viven, con el objetivo de comprender su frecuencia, las distancias recorridas, el modo, tiempo utilizado y los horarios de traslado.

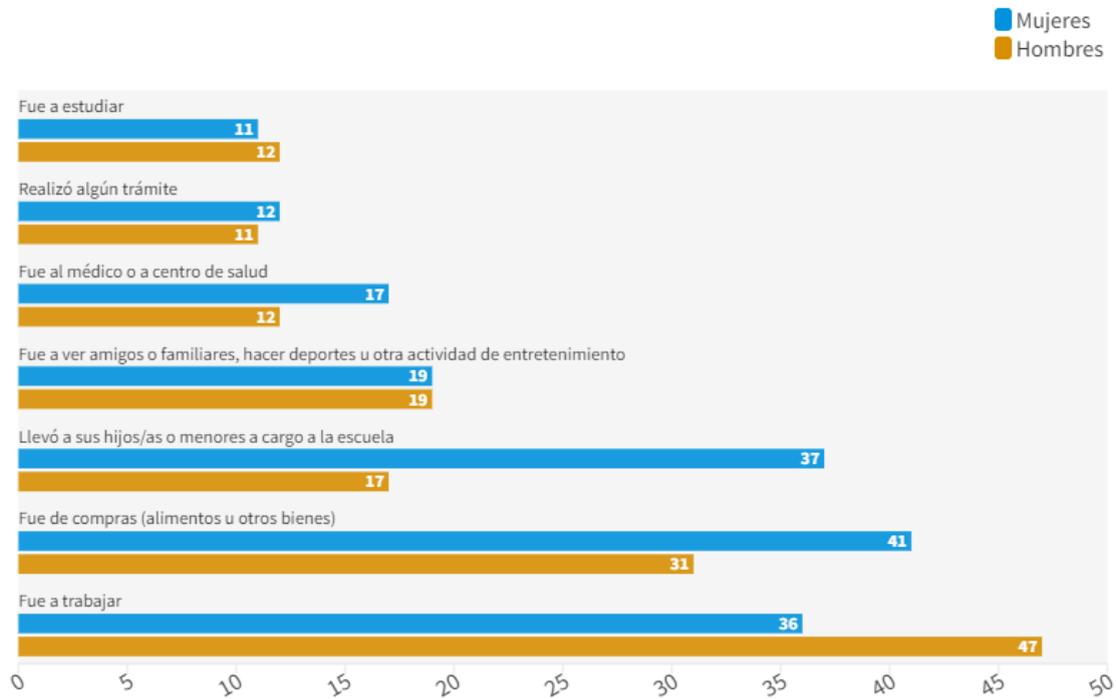
Motivos de traslado

Gutiérrez (2012, 67) define a la movilidad como una “práctica social de viaje en la cual se conjugan deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos”, y de su interacción en un determinado contexto territorial resultan los patrones de desplazamiento de los sujetos y los grupos sociales.

Entre las principales actividades realizadas por las personas entrevistadas que viven en barrios populares, durante la semana previa a la entrevista, se destaca en primer lugar el trabajo y luego, la realización de compras de alimentos y bienes.

Actividades realizadas en la última semana

% sobre el total por sexo



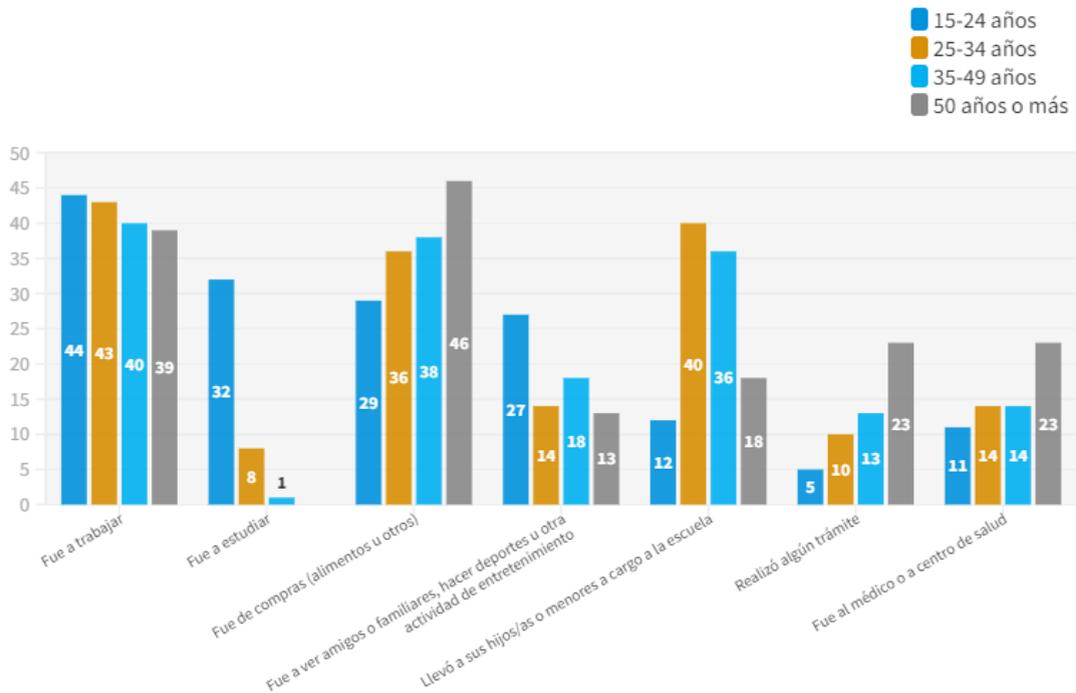
La distribución de las respuestas refuerza lo observado sobre la organización de los hogares, evidenciándose una diferencia entre hombres y mujeres. Los primeros fueron más a trabajar que las mujeres, 47% contra 36%, mientras que lo que refiere a tareas de cuidado y trabajo doméstico, son las mujeres quienes más realizaron esa actividad en la última semana.

Este mismo análisis puede hacerse sobre la cantidad de actividades que realizan mujeres y hombres y su movilidad asociada. **Mientras que casi el 90% de los hombres entrevistados se concentran en quienes realizaron hasta 2 actividades en la última semana, el equivalente para mujeres es del 80%, distribuyéndose el restante 20% en quienes realizaron hasta 5 acciones vinculadas a algún tipo de movilidad (en contraposición al 10% restante de hombres).**

Por otro lado, el análisis de la población por rango etario da cuenta de las actividades asociadas al momento de su vida. Se halla una distribución parecida respecto del trabajo (que disminuye de acuerdo aumenta la edad); una clara distinción en la población joven que va a estudiar y una mayoría de población mayor a 50 años que realizan trámites o visitas médicas.

Actividades realizadas en la última semana

% sobre el total por rango etario



La mirada interseccional sobre las características de la población es fundamental para realizar políticas en materia de infraestructura y movilidad que acompañen los diferentes momentos y cualidades de las **personas**. Esto permitirá además, comprender cuáles son las oportunidades y limitaciones de su ejercicio desde una mirada centrada en las personas.

MODOS DE TRANSPORTE

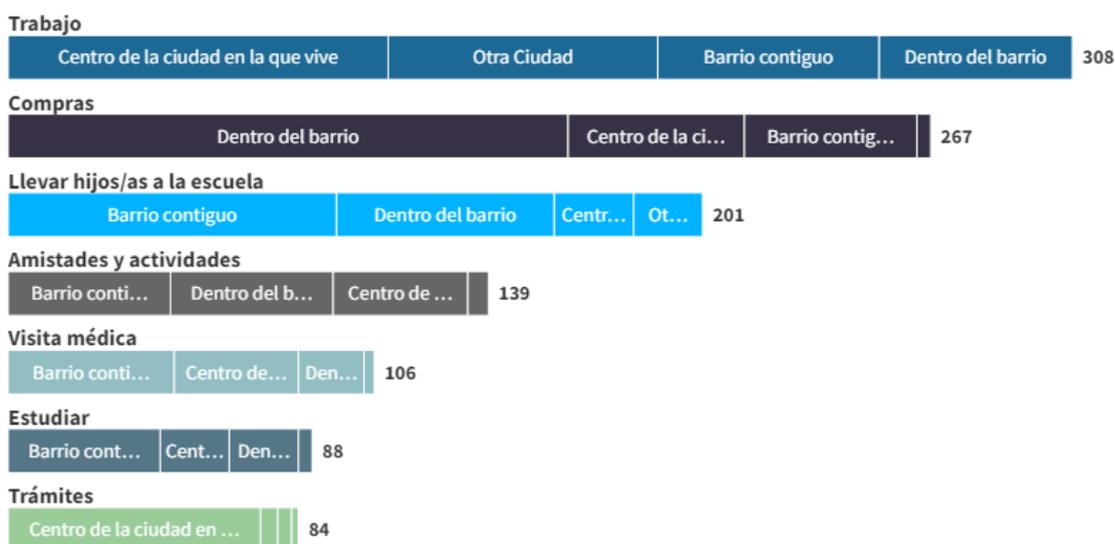
Modos y frecuencia

La movilidad cotidiana de las personas está directamente relacionada con las actividades que realizan habitualmente. Así, los medios de transporte utilizados están sujetos, no solo a la accesibilidad, sino también al destino al que se dirigen.

De las razones mencionadas en el apartado anterior, **la mayoría de las personas se trasladan al centro de la ciudad en la que viven para trabajar y para realizar trámites**. Esto conlleva, en muchos casos, a recorrer largas distancias y realizar conexiones entre diferentes medios de transporte. Por otra parte, las actividades vinculadas al desarrollo del hogar presentan un menor desplazamiento, ubicándose dentro del barrio o en barrios contiguos.

Localización de actividades

Total de respuestas según actividad



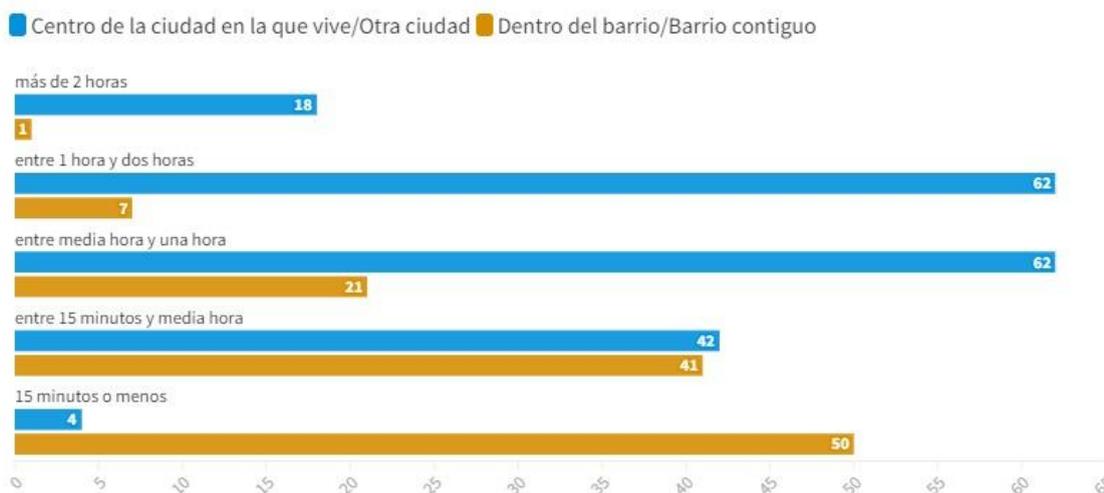
Si bien es positivo que las personas puedan resolver en la cercanía ciertas actividades, como es hacer las compras, ir a visitar amistades e ir a la escuela, este aspecto también reproduce desigualdades sociales. Así, “(...)la asistencia a la escuela o la consecución de un empleo no sólo importan por el conocimiento, la certificación académica o los ingresos adquiribles, sino

también por los ámbitos de socialización y sociabilidad que en sí mismos representan.”(Apalaoza, 2018: 339).

Las personas generan sus contactos en la cercanía, donde hay menos acceso a oportunidades y, si bien trabajan en lugares más alejados, en muchos casos en el centro de la ciudad, no hacen uso de los beneficios de esos espacios: “se puede circular, permanecer o incluso pernoctar en ciertos lugares de la ciudad, y en “co-presencia” de otros grupos socioterritoriales, sin que ello conlleve la posibilidad real de uso o apropiación de los recursos materiales y simbólicos derivables de estos lugares / encuentros.” (Apaolaza, 2018: 339). En este sentido es importante pensar la integración sociourbana de una forma más integral. No se trata sólo de “llegar” a ciertos lugares, sino también de “acceder” a ellos y a las oportunidades que ofrecen.

Tiempo de viaje hasta el trabajo

Total de respuestas según destino



6 de cada 10 personas entrevistadas viajan al centro de la ciudad en la que viven u otra ciudad para trabajar. En más de la mitad de estos casos tardan entre media hora y dos horas y un 10% tarda más de dos horas en llegar. Es decir, en muchos casos viven muy lejos de sus lugares de trabajo y gastan mucho tiempo y dinero trasladándose hasta ahí.

Generalmente las personas que habitan los asentamientos se encuentran con poca oferta de trabajo en lugares cercanos a su hogar. Por esto deben recorrer largas distancias. La llegada de la pandemia dejó entrever las diferencias de movilidad que se encuentran entre las personas de bajos y altos ingresos. Al hacer una comparación entre los traslados previos a la pandemia y a comienzos de la pandemia nos encontramos con que, para el caso de las personas con menores ingresos, bajó 25 puntos porcentuales la cantidad de personas que viajaban a más de 1 km. Mientras que, para las personas con ingresos más altos cayó, 44 puntos porcentuales (Aromi et al., 2020).

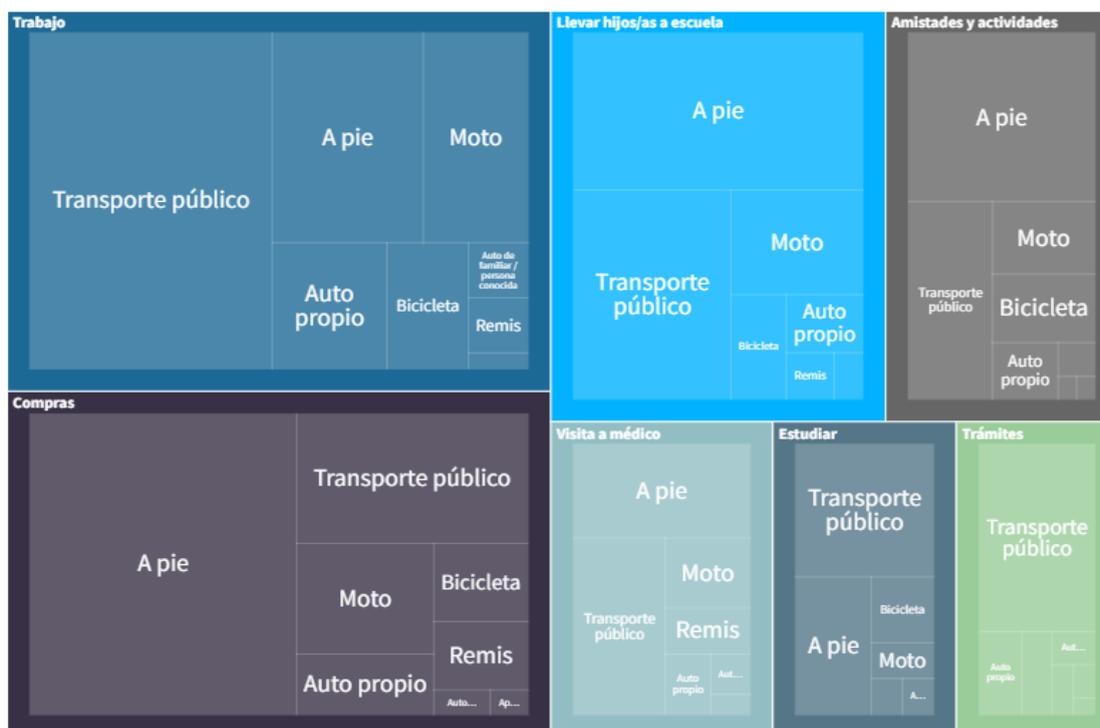
Esto da cuenta de la necesidad de traslado a más de 1 km que tienen las personas de menores ingresos y la importancia que tiene el acceso al transporte público: su alcance, frecuencia y condiciones de calidad. A pesar de encontrarse frente a una emergencia sanitaria muchas personas tuvieron que seguir saliendo a la calle para trabajar, ya que no contaban con la posibilidad de trabajar de forma remota o en lugares cercanos a sus hogares.

El destino principal de las personas que fueron a trabajar en la semana es otra ciudad o el centro de la ciudad en la que viven. En más de la mitad de estos casos tardan entre media hora y dos horas y un 10% tarda más de dos horas en llegar.

Para las personas que habitan en barrios populares el transporte público es el medio más utilizado por las personas en su totalidad, sujeto a la actividad que realizaron en la última semana: 39% de las respuestas obtenidas se agrupan en este medio, mientras que el traslado a pie es el que le sigue con el 34% de respuestas. Se observa que, para los trayectos más largos, el principal medio de transporte utilizado es el público, mientras que para aquellas actividades cercanas las personas de los barrios populares estudiados se movilizan a pie. Los medios de transporte privados son minoría entre dicha población, primando la moto o bicicleta, por sobre el auto propio o la utilización de aplicaciones de movilidad (como Uber, Cabify, Didi y otros) para el traslado.

Medios de transporte utilizados según actividad

Total de respuestas según actividad



Esto nos hace dar cuenta, una vez más, de la relevancia de la política pública en materia de infraestructura y transporte para las personas que viven en la periferia, específicamente, en barrios populares. En este sentido, el centro de atención se encuentra no sólo en una política de vivienda que atienda al déficit habitacional, sino en una inversión que contemple la mirada integral sobre la movilidad de las personas y su conexión con los polos urbanos. Esta última variable es también determinante en la definición de los precios del suelo y la vivienda, por lo que no puede analizarse de forma aislada.

Asimismo, según el relevamiento realizado, la mitad de las personas entrevistadas que utilizan medios de transporte público indicaron que el transporte más cercano a su hogar tiene un alcance hasta el centro de la ciudad en la que vive, mientras que para un 24% hasta barrios que se encuentran contiguos al suyo.

Sobre el costo

Si bien en lo referido a ingresos y egresos de las personas se halla una subdeclaración dentro de encuestas cuantitativas, de la información obtenida pueden obtenerse algunas impresiones sobre el gasto semanal destinado al transporte.

En primer lugar, se observa un gasto promedio mayor de mujeres por sobre el de hombres, lo que corresponde a la mayor cantidad de viajes que realizan las mujeres identificado en apartados anteriores.

Promedio de gasto semanal en transporte, según origen y edad		
Origen	Género	Gasto semanal promedio
Buenos Aires	Femenino	\$ 699,0
	Masculino	\$ 632,6
Total Buenos Aires		\$ 665,6
Resto del país	Femenino	\$ 612,8
	Masculino	\$ 535,1
Total Resto del país		\$ 574,0

Uso de transporte público

Como pudimos ver el transporte público, es el principal medio de traslado de quienes viven en los barrios populares, así, la calidad de su servicio juega un papel importante en la vida diaria de las personas.

Según el Relevamiento de Asentamientos Informales, el 89,1% de los asentamientos relevados en este estudio se encuentra a menos de un kilómetro de la parada de transporte público más cercana. Este número se compone de un 19,4% del total de los barrios que tienen la parada dentro del

mismo y el 69,8% del total que cuentan con la parada a menos de un kilómetro del mismo (TECHO, 2016).

Accesibilidad y frecuencia del transporte

La calidad del transporte público también es determinante ya que da cuenta de la accesibilidad que hay en los barrios populares. Las personas con menor acceso a recursos económicos, “(...) son *quienes* a la vez presentan las peores condiciones “en materia de costos relativos, calidad, variedad, tiempos y seguridad, tanto de la oferta de transporte público como de medios privados” (Gutiérrez y Apaolaza, 2016: 7).” (Apaolaza, 2018: 21)

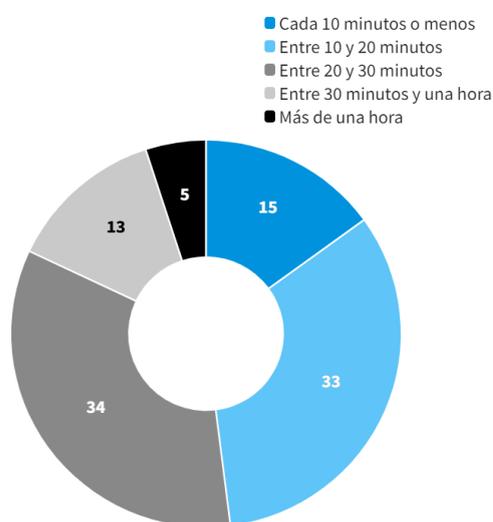
Para comprender esto se tuvieron en cuenta diferentes aspectos. Para empezar, el acceso a la parada más cercana. Mientras que el 37% de las personas entrevistadas encuentra una **parada de colectivo** a menos de cinco cuadras de su hogar, un 40% la encuentra a entre 5 y 10 cuadras y un 23% a más de un kilómetro.

Respecto de la frecuencia, más de la mitad de las personas indicaron esperar entre 20 minutos y 1 hora, mientras que la otra mitad refiere a 20 minutos o menos. Sin embargo, **un 53% indicó que no le resulta suficiente esa frecuencia, teniendo una consecuencia directa sobre la percepción de las personas sobre la calidad del transporte que utilizan.** Esto puede deberse, entre otros factores, a la combinación entre transportes, que determina los tiempos de espera de las personas, en caso de no existir coordinación y frecuencia adecuada entre ellos. También puede deberse a la cantidad de personas que utilizan ese medio, siendo necesaria una mayor frecuencia que satisfaga la demanda de algunos recorridos.

En este sentido, **más del 65% de quienes utilizan medios de transporte público indicaron que el medio que usan habitualmente les permite realizar conexiones con otros colectivos.** En menor medida (15%) con el tren³ y el porcentaje restante refiere que el medio que utilizan no les permite hacer nuevas conexiones.

Frecuencia del transporte público

% sobre el total de personas que utilizan transporte público
n=406



³ Esto específicamente aplica a las persona que se encuentran dentro de Buenos Aires.

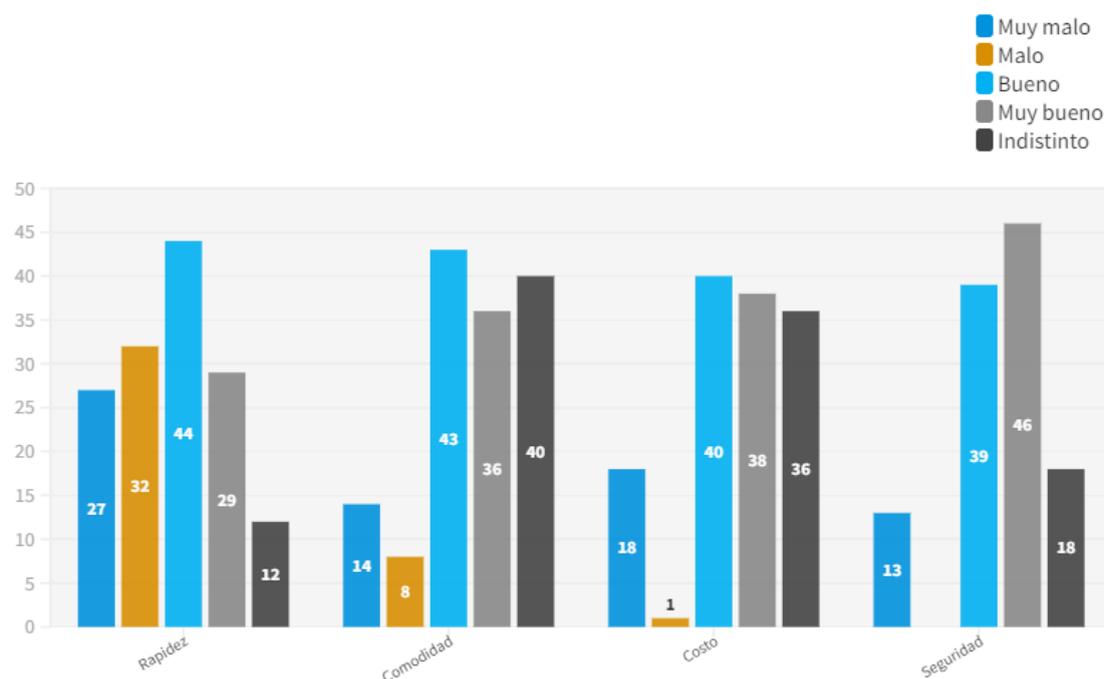
El 53% de las personas que utilizan transporte público indican que no le resulta suficiente la frecuencia con la que circulan, lo que impacta directamente en mayores tiempos de espera y falta de coordinación con otras conexiones.

Calidad del servicio percibida

Calidad percibida del transporte público

% sobre el total de personas que utilizan este medio

n= 406



Movilidad privada

En los barrios periurbanos, a diferencia de los barrios pericentrales, la posibilidad de tener un automóvil privado marca una gran desigualdad y diferencia a la hora de trasladarse. Esto es porque en la mayoría de los casos está más desarrollada la infraestructura vial, como son las autopistas, y menos las redes de transporte público. Esto “determina un espacio periurbano sumamente fragmentado, donde la circulación peatonal o del transporte público suele verse obstaculizada por la presencia de autopistas o perímetros vallados de condominios cerrados” (Apaolaza et al., 2016). Ante esta diferencia se encuentra una gran desigualdad entre quienes tienen acceso a un auto y aquellos que no.

A la hora de consultar a las personas por la tenencia de registro de conducir a fin de comprender mejor este universo, **del total, sólo un 18% posee registro de conducir y de esa porción, solo un 26% son mujeres.**

Asimismo la tenencia de un auto privado o de registro de conducir no asegura el aprovechamiento de esta nueva oportunidad. Esto se podría ver obstaculizado por la accesibilidad al barrio, la ubicación y el estado de las calles. Y, por otro lado, por una limitación económica para poder mantener el auto y los gastos que conlleva.

Por lo tanto se remarca la importancia de la calidad del transporte público, ya que disminuiría las diferencias que existen entre quienes poseen o no un auto propio.

Uso de aplicaciones de movilidad

Conectividad en barrios populares

Los avances tecnológicos en la provisión de servicios como el delivery, la movilidad y las finanzas⁴, entre otros, mediante aplicaciones móviles presentan la oportunidad de descentralizar su acceso y uso, y así alcanzar a todas las personas que lo demanden.

Sin embargo, la realidad actual de los barrios populares se encuentra atravesada por la carencia de infraestructura básica necesaria para garantizar derechos (como la educación, la realización de reclamos y trámites) y el acceso a servicios mediante el uso de aplicaciones móviles. La conectividad de internet en barrios populares es un aspecto que hace a su integración sociourbana. En este sentido, las aplicaciones de movilidad son una cuestión más que puede analizarse a la hora de pensar la conectividad e integración de las personas con la ciudad.

De las personas entrevistadas, **casi 8 de cada 10 poseen teléfono móvil, y un 95% de estas declaró la posibilidad de descargar aplicaciones en su dispositivo**. Como fuentes principales de acceso a internet, **se destaca la compra de datos móviles en la medida que es necesario (55%) y el plan de datos mensual (42%)**, aunque 4 de cada 10 de quienes acceden a internet mediante estas fuentes, declara no tener cantidad suficiente para hacer uso durante todo el mes.

En menor medida las personas cuentan con instalación de wifi en su vivienda o acceden a un punto gratuito y solo 8 personas del total que posee smartphone (y menos del 1% total de las persona entrevistadas) no tiene acceso a internet.

⁴ Puede verse estudio sobre Inclusión Financiera, Pagos Digitales y Vivienda en barrios populares (CIIS, 2021) en <https://acortar.link/a9Z3h7>

Aplicaciones de movilidad

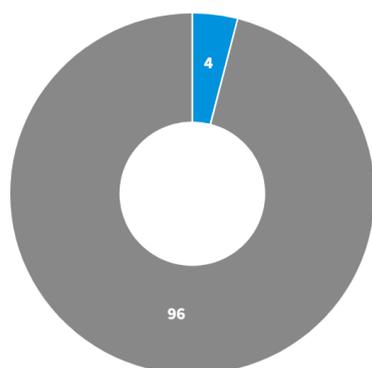
El uso de aplicaciones de movilidad, como Uber, Cabify, Didi y otras, hoy no se encuentra presente dentro de los principales modos de transporte que utilizan quienes viven en barrios populares. Solo el 4% de las personas entrevistadas dijeron utilizar alguna vez este servicio.

Utilización de aplicaciones de movilidad

% sobre el total de personas entrevistadas

n=738

■ Si
■ No



Es relevante destacar, que no todas las compañías tienen presencia a nivel nacional y que la regulación sobre su uso es diferente en cada provincia⁵. **La mayoría de las personas que utilizaron alguna vez este servicio, residen en la provincia de Buenos Aires y más de la mitad, son mujeres.**

Además, entre las compañías mencionadas se destaca Uber: 6 de cada 10 que utilizaron una aplicación eligieron únicamente y el 97% (sobre una base de 29 personas) utilizaron alguna vez el servicio. A este proveedor le sigue Didi, con operación única en Buenos Aires y por último, Beat y otras (solo con 1 respuesta). Si bien esta información no es representativa de la población de los barrios populares, da cuenta de la poca utilización de los servicios que ofrecen las aplicaciones de movilidad.

Entre las principales razones de uso de este tipo de aplicaciones se destaca la seguridad y comodidad, seguido de la lejanía del destino y razones vinculadas a la salud.

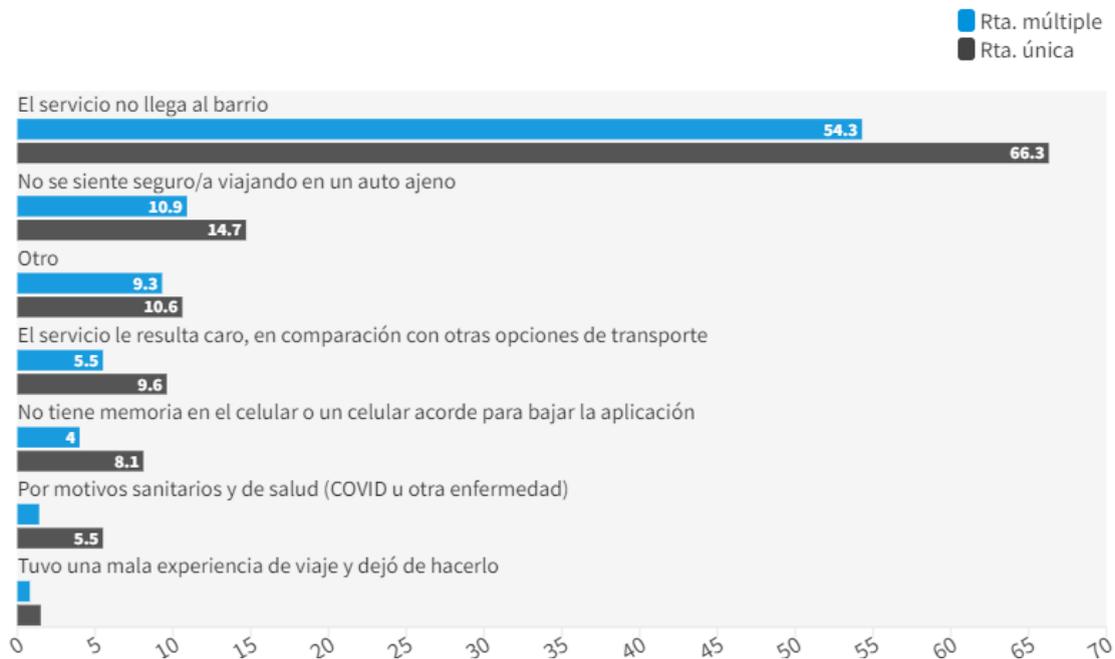
Por otro lado, de las personas que no utilizaron nunca una aplicación de movilidad, **más de la mitad refiere a que el servicio no llega al barrio en el que viven, seguido de razones de seguridad sobre viajar en un auto que no es propio.** De quienes hicieron referencia a la primera razón, el 37% se encuentran en Buenos Aires y el 62% en el resto del país. En este sentido, la llegada del servicio al barrio no está sujeto únicamente al alcance de operación de las empresas proveedoras, sino que en muchos casos, sobre todo aquellos de Buenos Aires, se podría identificar como la llegada exclusiva al barrio de las personas que responden.

⁵ De las provincias relevadas por este estudio, Cabify cuenta con presencia en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe (Rosario); Didi en Buenos Aires; Uber en Buenos Aires, Neuquén, Córdoba, Corrientes, Chaco, Santa Fe (Rosario), Salta, Posadas y Tucumán; Beat opera únicamente en Buenos Aires.

Razones de no uso de aplicación de movilidad

% sobre el total de personas que no utilizaron nunca el servicio

n=658



Por otro lado, dentro de las personas que respondieron con “otra” razón (70 personas en total), se destacan: la falta de conocimiento del servicio (casi 5 de cada 10 indicaron esta razón); contar con otro medio de transporte propio o preferir otro medio por sobre una aplicación de movilidad; y no tener interés en utilizar el servicio. En menor medida, se hizo referencia a no entender el uso de la aplicación, la cancelación de viajes hacia el barrio en donde viven y, en el caso de un remisero, se hace referencia a ir en contra de su fuente de trabajo.

Si bien las últimas razones mencionadas son minoritarias es relevante tenerlas en cuenta para profundizar el estudio sobre las barreras identificadas para el uso de aplicaciones de movilidad. **La hipótesis de que la principal razón para no utilizar el servicio es su precio, aunque no es menor, queda relegada por la accesibilidad al servicio y la llegada al barrio.**

De las personas que no utilizaron nunca una aplicación de movilidad, más de la mitad refiere a que el servicio no llega al barrio en el que viven, seguido de razones de seguridad sobre viajar en un auto que no es propio.

Uso potencial del servicio

Sobre el uso potencial, se consultó a las personas entrevistadas por la posibilidad de compartir con otras personas el uso de auto, en caso de contar

con auto propio. Más de la mitad no cuenta con auto propio, pero quienes sí, **la mayoría (un 20%) dijeron estar dispuestos a compartir su auto para el transporte, pero sólo con personas conocidas**, un porcentaje menor dijo no estar dispuesto a compartir. Quienes compartirán su auto con cualquier persona representan una minoría, alcanzando el 4% de las personas entrevistadas.

Movilidad ante casos de emergencia

Las situaciones de emergencia son las que más evidencias en acceso deficiente de las personas que viven en los barrios populares a los servicios. Así, el estado de las calles y los accesos son determinantes ante situaciones en las que corre peligro la vida, siendo causa común de la falta de atención y asistencia en situaciones críticas.

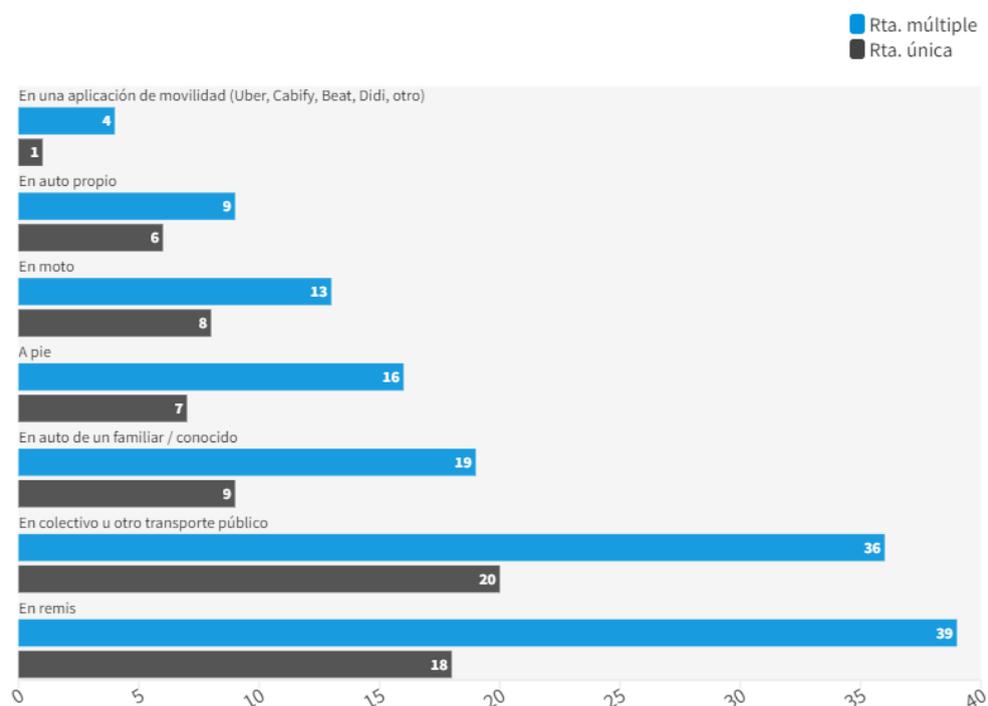
Según el Relevamiento de Asentamientos Informales, el 42,4% de los barrios populares relevados se encuentra a más de cinco kilómetros de un hospital de gestión estatal (TECHO, 2016).

En este estudio, de las personas entrevistadas, 4 de cada 10 utilizan el transporte público o remis en caso de tener que trasladarse ante una emergencia. Estos medios también son los más utilizados de forma única. Así, la calidad, frecuencia y recorridos del transporte público resulta determinante en la atención de las personas.

Transporte utilizado en casos de emergencia

% sobre el total de personas

n=738



Este dato no es menor, teniendo en cuenta el contexto de pandemia por COVID-19, siendo el transporte público uno de los principales focos de contagio para las personas, afectando sobre todo, a aquellas en situación de mayor vulnerabilidad.

4 de cada 10 de las personas entrevistadas utilizan el transporte público o remis en caso de tener que trasladarse ante una emergencia.

SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD

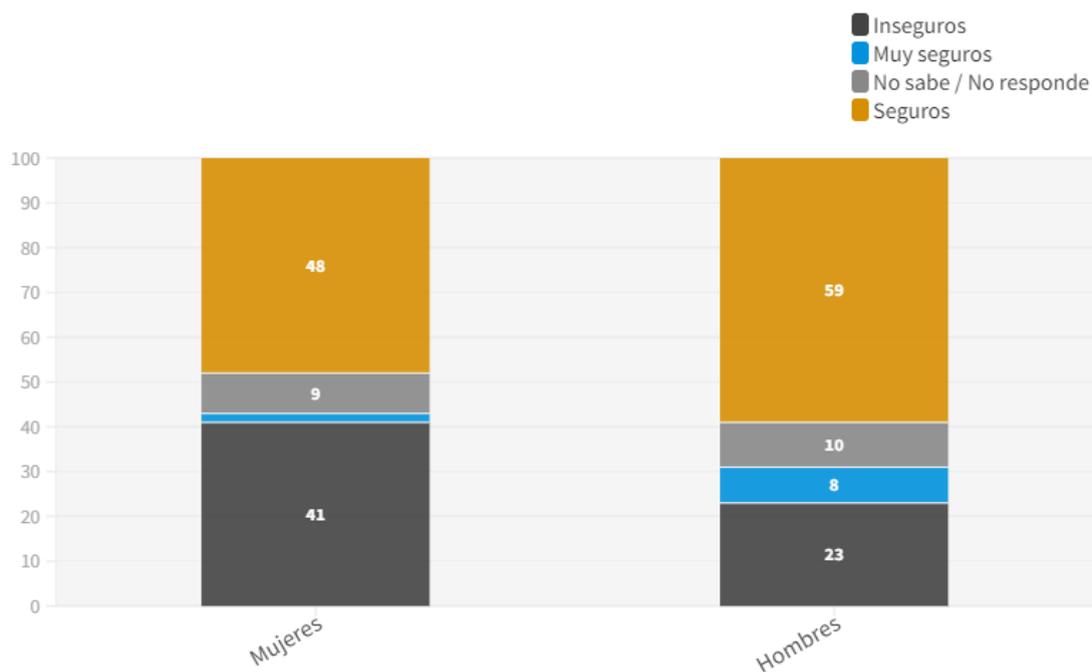
Percepción de la seguridad en recorridos cotidianos

La infraestructura urbana actúa como componente fundamental para la seguridad de las personas. Así, la luminaria, la creación de corredores seguros, el estado de las paradas de transporte público, calles y veredas, condicionan dicho acceso.

Percepción sobre la seguridad de los trayectos

% sobre el total de las personas según género

n= 738



De las personas entrevistadas, más de la mitad considera que sus recorridos diarios son seguros, sin embargo, el 31% los percibe como inseguros. Esta impresión prima sobre las mujeres de barrios populares, siendo 4 de cada 10 quienes indican sentirse inseguras en sus recorridos diarios, en contraposición a varones (21%).

4 de cada 10 de las mujeres entrevistadas indican sentirse inseguras en sus recorridos diarios, en contraposición a varones (21%).

Entre las estrategias adoptadas por las personas ante la inseguridad en barrios populares, se destacan viajar siempre acompañado/a de alguien más o movilizarse al interior del barrio junto con otra persona (familiar o vecino/a del barrio). Si bien se trata de una situación generalizada, tanto para hombres, como para mujeres, las acciones frente a hechos de inseguridad se diferencian de acuerdo al género de las personas.

De las mujeres que perciben sus trayectos como inseguros, el 39% dice buscar viajar siempre acompañada y, en menor medida, esperar a otra persona para caminar o que la espere en la parada de transporte público. Para el caso de los varones, se destaca que buscan trasladarse por lugares donde hay mucha gente.

Acciones frente a la inseguridad

% sobre el total de personas que se sienten inseguras, según género

n= 150 mujeres ; 84 hombres



En este sentido, la percepción de la inseguridad nuevamente se hace presente de forma mayoritaria en mujeres, siendo un dato relevante en el diseño de las políticas públicas vinculadas a la movilidad.

CONCLUSIONES

Y REFLEXIONES FINALES

Como se observó a lo largo del desarrollo de este estudio, las desigualdades sociales también se encuentran expresadas en el transporte y la movilidad cotidiana de las personas. Se halló que no sólo la infraestructura y oferta de servicios es determinante para la accesibilidad sino también, la distribución de tareas al interior de los hogares y dentro de la comunidad (con la existencia de comedores y centros de asistencia) que definen el entramado de vínculos y la distribución de tareas en la sociedad.

Asimismo, comprender la movilidad de las personas, tiene implicancias directas en las políticas públicas de vivienda, ya que la localización de estas últimas es un determinante de la inversión en transporte. En algunos casos, el déficit cuantitativo identificado puede no ser tal, en comparación con el transporte necesario para el acceso a la ciudad y las oportunidades laborales allí existentes. Entender a la ciudad como un todo y de forma integral es condición necesaria para la aplicación efectiva de políticas públicas que garanticen el derecho a la vivienda digna y el acceso a la ciudad a todas las personas.

Teniendo en cuenta que el transporte público fue identificado como el principal medio utilizado por las personas que viven en barrios populares, el desafío radica en pensarlo desde un enfoque multidimensional. Esto es, desde una perspectiva que trascienda a la movilidad en pos de una visión de accesibilidad al bienestar y la equidad (Hernández, 2012:117), comprendiendo su rol social de acceso a oportunidades.

En este sentido, la movilidad resulta un aspecto fundamental para la integración sociourbana de los barrios populares, siendo concebida como una necesidad y, también, como un derecho que posibilita el acceso a otros servicios y actividades fundamentales para la reproducción de la vida de las personas.

Barrios populares alcanzados en el relevamiento⁶

- 5 de Enero (Moreno, Buenos Aires) - ID RENABAP 912
- Las Piñas y Cascallares II (Moreno, Buenos Aires) - ID RENABAP 1362
- La Carolina (Florencio Varela, Buenos Aires) - ID RENABAP 487
- La Esperanza (Almirante Brown , Buenos Aires) - ID RENABAP 1422
- El Molino III (Florencio Varela , Buenos Aires) - ID RENABAP 523
- 9 de Julio (Florencio Varela, Buenos Aires Sur) - ID RENABAP 166
- Río Luján (Pilar , Buenos Aires Norte)- ID RENABAP 1202
- Santa Teresita (La Plata, Buenos Aires) - ID RENABAP 547
- Villa Argüello (La Plata, Buenos Aires) - ID RENABAP 999
- Los Hornos (José C Paz , Buenos Aires)
- Mirador D'Acundo (Escobar, Buenos Aires) - ID RENABAP 251
- Los Hornos (Neuquén) - ID RENABAP 2440
- Ampliación Alejandro Heredia (Tucumán) - ID RENABAP 2768
- Nueva Esperanza (Córdoba) - ID RENABAP 1677
- El Chaparral (Córdoba) - ID RENABAP 1623
- Recreo Norte (Córdoba)
- La Tosquera (Corrientes) - ID RENABAP 2399
- 2 de Septiembre (Corrientes) - ID RENABAP 2256
- La Ciénaga (Salta) - ID RENABAP 2090
- La Cerámica (Salta) - ID RENABAP 2083
- Piamonte (Rosario, Santa. Fe) - ID RENABAP 1833
- Los Patitos II (Posadas) - ID RENABAP 2034
- Familias Unidas (Posadas) - ID RENABAP 1946

⁶ Ver <https://www.argentina.gob.ar/desarrollosocial/renabap/mapa>

BIBLIOGRAFÍA

- Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M., & Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*.
- Casa, M., Lara, C., & Espinosa, C. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. *Boletín CEPAL número 3*.
- CEPAL. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. *Facilitación, Comercio y Logística en América Latina*.
- Nación, M. d. (2018). *Relevamiento Nacional de Barrios Populares*.
- Sánchez, M. C. (2016). *Transporte urbano y accesibilidad: una dimensión para generar calidad de vida en San José de Morán, Quito 2011-2013*.
- TECHO. (2016). *Relevamiento de Asentamientos Informales*.
- Umaña, N. y San Gil, A. (2017), "How can spatial design promote inclusivity, gender equality and overall sustainability in Costa Rica's urban mobility system?", Urban Transitions Conference, Shanghai, September 2016. ELSEVIER. *Procedia Engineering* 198 (2017) 1018–1035.

SOBRE TECHO

[TECHO](#) es una organización social que trabaja en asentamientos de 19 países de América Latina y busca una sociedad justa, igualitaria, integrada y sin pobreza en la que todas las personas puedan ejercer plenamente sus derechos y deberes, y tengan las oportunidades para desarrollar sus capacidades.

Para ello, realiza diversas actividades en territorio a través de las cuales busca fortalecer capacidades comunitarias que impulsen el ejercicio de la ciudadanía, principalmente mediante el mejoramiento de las condiciones de hábitat, y la promoción del desarrollo económico social.

Al interior de la organización, el Centro de Investigación e Innovación Social (CIIS), investiga sobre pobreza, desigualdad, exclusión y vulnerabilidad social, principalmente en el contexto de los barrios populares, aspirando a que estas investigaciones contribuyan a las transformaciones sociales del país. En este sentido, podemos destacar como antecedentes el Relevamiento de Asentamientos Informales, que en 2017 fue adoptado por el Estado Nacional mediante la creación del Registro Nacional de Barrios Populares, que posteriormente se convirtió en sustento clave de la ley 27.453 “Régimen de regularización dominial e integración sociourbana de los barrios populares”, y el Índice de Gestión de suelo Municipal, construido junto con RIL, mediante el cual se estableció la articulación con la Secretaría de Suelo del Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat.

Es en esta estructura que se enmarca el actual proyecto de investigación, con el fin de desarrollar los cimientos teóricos y empíricos que orienten el trabajo de la organización en materia de accesibilidad y movilidad en barrios populares del país.

CONTACTO

cis.argentina@techo.org

Centro de Investigación e Innovación Social TECHO en Argentina