

Movilidad cotidiana por motivo de trabajo. Un análisis de los desplazamientos de trabajadores y trabajadoras de General San Martín, Provincia de Buenos Aires

Malena Vagnenkos¹

Resumen

El municipio de General San Martín, ubicado dentro de la Provincia de Buenos Aires y en el límite con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) presenta -al igual que otros distritos de perfil similar- una estructura de centralidades asociada en gran medida a su red de transporte, la cual ha estructurado y acompañado su crecimiento. En este marco, el siguiente artículo propone sistematizar y analizar las características centrales que asume la movilidad por motivo de trabajo en la centralidad más importante dentro del territorio municipal de General San Martín. De esta manera, se busca poner en diálogo los conceptos de movilidad y centralidad con el fin de caracterizar este tipo de desplazamientos -viajes por trabajo- pero atendiendo a un colectivo social y un contexto territorial determinado: los trabajadores y las trabajadoras que desarrollan su actividad laboral diaria en la centralidad cabecera del municipio. Para cumplir con este objetivo, convergen aquí diferentes fuentes de información que se complementan entre sí. Éstas involucran, en primera instancia, un análisis espacial que pretende dar cuenta del alcance de la centralidad cabecera (en relación con sus usos y funciones) a escala municipal y metropolitana, así como también de sus rasgos centrales en materia de transporte y empleo. Por otra parte, el trabajo recurre a la utilización de diversas fuentes de datos específicas del transporte. Junto a ellas, se añade información recogida mediante encuestas a trabajadores y trabajadoras de la centralidad que permiten generar información detallada para el recorte territorial sujeto a indagación. Finalmente, se incorpora un abordaje de tipo cualitativo de la movilidad: aquél que pretende captar su carácter subjetivo a través del desarrollo de entrevistas en profundidad, que aportan relatos de viaje junto con múltiples experiencias de acceso a la centralidad.

¹ Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía Romualdo Ardisson. vagnenkosmalena@gmail.com. Argentina.



Palabras clave: Movilidad por trabajo; Centralidad; Centros de empleo; Viajes por trabajo; General San Martín.

Abstract

The municipality of General San Martín, located within the Province of Buenos Aires and on the border with the Autonomous City of Buenos Aires (CABA), has a central structure that is largely associated with its transport network, as other districts of similar profile; The European Commission has been a key partner in this process. In this context, the following article proposes to systematize and analyze the central characteristics that mobility takes on for work reasons in the most important centrality within the municipal territory of General San Martín. This is a way of bringing together the concepts of mobility and centrality in order to characterize this type of travel, business trips, but with reference to a particular social group and territorial context: the workers who carry out their daily work in the central area of the municipality. To achieve this objective, different sources of information converge here and complement each other. These involve, first of all, a spatial analysis which aims to give an account of the extent of the centrality of the headland (in relation to its uses and functions) at municipal and metropolitan level, as well as of its central features in terms of transport and employment. On the other hand, the work makes use of various sources of transport-specific data. In addition, information collected through surveys of workers in the central sector is added to generate detailed information for the territorial cut-off subject to investigation. Finally, a qualitative approach to mobility is incorporated: one that aims to capture its subjective character through the development of in-depth interviews, which provide travel stories along with multiple experiences of access to centrality.

Keywords: Mobility for work; Centrality; Employment centers; Work travel; General San Martín.

Introducción

El municipio de General San Martín se ubica en el sector noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires² (RMBA) y se presenta como un caso representativo de la primera corona

² Se entiende por RMBA las siguientes jurisdicciones: Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA); b) municipios del Gran Buenos Aires (GBA), también denominado Conurbano Bonaerense (CB), conformado por 24 municipios que forman la primera y segunda corona de la aglomeración; y c) el resto de la RMBA o 3a

metropolitana, de urbanización temprana, industrializada y denso tanto en población como en actividades. Según Álvarez (2005), la división social del espacio urbano que estructuró histórica y geográficamente las distintas partes del partido de General San Martín ha mantenido en general y hasta el presente los patrones del crecimiento y desarrollo urbano vinculados a la industria que caracterizan también a otros municipios semejantes.

En la actualidad, el distrito aún se distingue por su paisaje industrial, el cual se complementa con el uso comercial, que se ha reestructurado durante los últimos años, proceso que implica la revitalización del comercio de calle junto a la densificación y verticalización del tejido residencial en las áreas centrales tradicionales (Vecslir y Ciccollela, 2012). El crecimiento del empleo total por el incremento del sector terciario y la reducción del secundario (Pirez, 2005), junto a la renovación parcial de los tejidos consolidados en sus núcleos centrales, son algunas de las tendencias generales que tienen lugar en gran parte del ámbito metropolitano y particularmente en el distrito. De esta manera, es posible reconocer dentro del municipio una variedad de tipologías de centralidad que, a pesar de sus diferencias, conservan un patrón de movilidad fuertemente asociado al uso del transporte público. Se trata de una singularidad que se explica principalmente por el rol primordial que han tenido los ejes ferroviarios en la consolidación y el crecimiento de sus centralidades, a lo que se suma la amplia oferta de colectivos.

Ahora bien, para este caso interesa captar los rasgos de un tipo de movilidad específica: la movilidad por motivo de trabajo. Este tipo de indagación encuentra varios antecedentes en el ámbito académico, de autores/as que han investigado al respecto (Blanco y Bosoer, 2022; Blanco, 2022; Celis y Arce, 2013; Giglio, M, 2017, entre otros), procurando evidenciar los rasgos centrales que asumen los viajes de distintos colectivos de trabajadores y trabajadoras en territorios diversos. Sin embargo, pocos trabajos han analizado este tipo de movimientos a escala local, e incluso en menor medida lo han hecho atendiendo a centralidades municipales de la RMBA. En este punto, un artículo de Vecslir, Blanco, Nerome, Sciutto, Maestrojuan y Rodríguez (2020) se presenta como un punto de partida central para este trabajo, ya que se vuelca al estudio de las características de centralidad y movilidad en el corredor sur de la RMBA, centralidades con un perfil similar al de General San Martín. En este trabajo aparecen algunas de las características que se replicarán para el distrito aquí trabajado, como la

corona, integrada por 16 municipios. En conjunto, la RMBA comprende un área de 19.680 km² y una población actual aproximada de 15 millones de habitantes.



relevancia del ferrocarril en la consolidación del territorio municipal, o la primacía del uso del transporte público por sobre otras elecciones modales.

Por último, dos datos resultan esenciales para encuadrar el caso en un contexto metropolitano más amplio y otorgarle relevancia tanto al motivo de desplazamiento como al recorte territorial sujeto a indagación. Por una parte, según datos del Atlas ENMODO³, el principal motivo que impulsa los movimientos cotidianos en la RMBA es el trabajo. Si bien se encuentran ciertas tendencias que se orientan a la diversificación de los motivos de viaje, aún predomina por ser el principal generador de desplazamientos. Al mismo tiempo, los viajes intrajurisdiccionales, es decir, aquellos que tienen como origen y destino el mismo municipio, representan el 56% de los viajes por trabajo dentro de la Región, por lo que atender a la dinámica interna del municipio se vuelve especialmente relevante.

Aspectos teórico-metodológicos

Conceptos centrales

Este artículo propone poner en diálogo los conceptos de centralidad y movilidad para llevar a cabo un estudio específico sobre los desplazamientos por motivo de trabajo de trabajadores y trabajadoras del municipio de General San Martín. En ese sentido, se entiende a la movilidad como una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana (Gutiérrez, 2012:68).

En lo que remite a la centralidad, se buscó recuperar su dimensión metropolitana, considerando a este concepto como aquel que hace alusión exclusivamente a una condición definida por la intensidad o la capacidad de atracción de un área de las actividades que allí se desarrollan (Vecslir et al., 2018:18).

³ Se trata del “Atlas ENMODO”, el cual fue publicado en el año 2020 por la editorial El Guión donde diversos investigadores presentan y comentan algunas de las principales tendencias que arroja la encuesta en materia de movilidad para la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Desde allí, la potencialidad del cruce de ambos conceptos -movilidad y centralidad- está en atender circunstancias que al momento no parecen considerarse de forma masiva en la producción científica de estudios sobre movilidad cotidiana: un tipo de modelo de movilidad característico de aquellas centralidades que han crecido a lo largo de ejes ferroviarios y que no presentan una articulación o influencia directa de otros grandes ejes viales, como los caminos de alta velocidad -redes de autopistas de acceso a CABA- en el caso de la RMBA. A raíz de esta situación, estos territorios cuentan con ciertos rasgos distintivos que los hacen interesantes para este trabajo entre los cuales aparece, como se ha anticipado, la predominancia de la utilización del transporte público comparado con el uso de los medios privados.

De esta manera, para estudiar este fenómeno, se recurrió al análisis de las prácticas de viaje, concepto operativo que permitió indagar en la temporalidad, espacialidad y recursos disponibles que tienen lugar en los desplazamientos y de los cuales resultan las opciones y elecciones de los distintos grupos sociales. Al mismo tiempo, el trabajo fue otro de los términos que aquí interesan. La importancia del estudio de la movilidad por motivo de trabajo radica en la magnitud de los viajes que son impulsados por esta actividad que, a pesar de una tendencia creciente hacia la diversificación de motivos, ya se ha anticipado que aún prima en el contexto general de la RMBA. Es así que la concentración de esta actividad en distintos puntos del territorio hace que el viaje al trabajo continúe siendo parte fundamental de la dinámica urbana. De esta manera, en lo que a este documento respecta, se barajó la opción de que San Martín Centro, debido a la densidad de actividades comerciales y administrativas que nuclea, podía ser considerado como uno de estos núcleos atractivos de viajes impulsados por el trabajo.

Cabe destacar que, si se define a la movilidad como una práctica que pone en juego las necesidades de los sujetos para desarrollar sus actividades, la movilidad se presenta como un derecho más que les permitirá a los individuos el acceso a la ciudad, a las oportunidades que ésta ofrece y, por supuesto, a los vínculos sociales que se establecen en ella (Giglio et al.2017).

Metodologías de aproximación al caso

El abordaje metodológico elaborado implica la conjugación de una serie de aproximaciones que resultan complementarias entre sí.

Una primera aproximación implica el análisis espacial resultante de la aplicación de una mirada integral de la temática abordada en vistas de delimitar el alcance de la centralidad cabecera y sus rasgos claves desde el punto de vista del empleo. La segunda aproximación surge a partir de la utilización de bases de datos específicas de transporte como la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO)⁴ y la base SUBE⁵, junto con una serie de encuestas a trabajadores y trabajadoras del área central que permiten obtener datos a una escala reducida y aportan información específica para el recorte territorial sujeto a indagación. Finalmente, se apunta a un abordaje cualitativo de la movilidad que ponga el foco en su carácter subjetivo e individual. En este sentido, se retoma la información recolectada a través de entrevistas en profundidad que aportan relatos de viaje y múltiples experiencias de las condiciones de acceso a la centralidad, manifiestas en la voz de los y las protagonistas.

En concreto, la elaboración del marco teórico y metodológico en el que se inscribe el trabajo estuvo orientada, al igual que sus objetivos, en considerar a la movilidad desde dos entradas diferentes pero vinculadas entre sí, lo que implica dar cuenta de las prácticas de viaje tanto en sus dimensiones materiales como subjetivas.

De esa manera fue posible llevar a cabo un análisis multiescalar, que atendió en una primera instancia las características del fenómeno de movilidad por trabajo a escala RMBA para luego compararlas y ponerlas en diálogo con los patrones que asume dentro del Municipio de San Martín. Finalmente, el trabajo a escala localidad (que fue posible mediante la información recogida en campo a través de encuestas de intercepción y entrevistas en profundidad) puso el lente en los tipos de requerimientos de movilidad que asume el viaje al trabajo en la localidad cabecera, marcando las principales similitudes y diferencias respecto de cómo se manifiesta el mismo fenómeno en el resto de las escalas analizadas.

Una aproximación al municipio de General San Martín

⁴ Las Encuestas de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) son una fuente oficial de datos estadísticamente representativos de la movilidad cotidiana de aglomerados urbanos, a escala macro y por todos los motivos y modos de transporte. En lo que a este artículo respecta, se utilizaron los datos provenientes de la ENMODO realizada en el año 2018.

⁵ El Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), implementado en Argentina a partir del año 2011, permite abonar con una sola tarjeta viajes en colectivos, subtes y trenes de la RMBA.

El municipio de General San Martín, ubicado en el sector noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), forma parte de las jurisdicciones que componen la primera corona metropolitana, donde se concentran importantes densidades de población y actividades. Según datos del último censo (2022), el municipio de General San Martín cuenta con una población total cercana a las 450.000 personas. Esta jurisdicción forma parte de una estructura de centralidades que usualmente ha sido entendida como dependiente de la Ciudad de Buenos Aires, tanto en sus dinámicas funcionales como en sus opciones de desarrollo y reestructuración urbana, pero que puede re-interpretarse a partir de sus características autónomas y específicas. Se trata de un territorio altamente urbanizado y caracterizado por su historia industrial, por lo que su perfil urbano tiene la particularidad de presentar una combinación de grandes concentraciones industriales con barrios de viviendas. Sin embargo, es posible reconocer otro tipo de actividades económicas dentro de sus límites ya que, si bien aún predominan las zonas dedicadas a la industria, éstas se combinan con una presencia importante de la actividad comercial distribuida a lo largo y ancho de su territorio. En ese sentido, se advierten en gran parte del municipio tejidos mixtos que combinan usos residenciales y de trabajo.

Figura N° 1. Ubicación del partido de General San Martín.



Fuente: Elaboración propia.

Principales centralidades de General San Martín

El municipio presenta un esquema variado de núcleos centrales de distinto tipo y escala, por lo que se pueden identificar dentro de él una pluralidad de tipologías de centralidad. Dentro de ellas, interesa destacar las particularidades de su localidad cabecera: San Martín Centro. Esta centralidad tiene, como característica diferencial respecto del resto, una mezcla de tejido comercial con servicios personales y profesionales de todo tipo, sumado a una cantidad significativa de oficinas administrativas. Además, San Martín centro se erige como la sede central de la administración estatal, ya que allí se localizan todas aquellas actividades que están relacionadas con la gestión pública municipal, provincial y nacional, junto con centros educativos y de salud de importancia, con un alcance incluso más amplio dentro del contexto general de la RMBA.

La red de transporte

Como distrito del primer cordón del conurbano bonaerense, San Martín presenta una ocupación territorial de densidad media-alta, ocupación que se ha originado mediante un crecimiento urbano estrechamente asociado a las centralidades históricas, vinculadas a su vez con el desarrollo del ferrocarril. En el caso de este distrito, se trata de centralidades que se desarrollaron ligadas a la red del ferrocarril Mitre.

Hasta 1980, la red de autopistas que atraviesa a la CABA cumplía un secundario en la dinámica metropolitana y en el esquema general de movilidad, situación que comenzó a mutar desde 1990 -y continúa en la actualidad-, cuando cobraron un protagonismo y se convirtieron en un factor central que explica varios procesos de transformación y complejización metropolitana, dando lugar a nuevas centralidades comerciales y de servicios. Sin embargo, a diferencia de otros distritos de la RMBA que han sido protagonistas de este proceso, el hecho de que General San Martín no esté atravesado por una gran vialidad -como las autopistas de acceso a CABA- no ha generado esta tipología de nuevas centralidades que compitan con las tradicionales en la conformación de su territorio urbano municipal. En el caso de General San Martín, las autopistas, transversales respecto de la estructura predominante en la RMBA, son periféricas al municipio. Por este motivo, las centralidades en áreas consolidadas como la que se propone tratar presentan una importante densidad de oferta de transporte público que, desde la perspectiva de la movilidad cotidiana, permite analizar la capacidad efectiva de su utilización e identificar problemáticas de acceso a los distintos lugares de trabajo.

En ese contexto, surgen dos situaciones fundamentales para este trabajo: por una parte, la centralidad cabecera municipal sigue siendo, en jerarquía, la de mayor importancia dentro del distrito, pero con un alcance que incluso la posiciona con un rol sustancial dentro del contexto más general de la Región Metropolitana. Al mismo tiempo, en términos de conexión y oferta de transporte, San Martín Centro encuentra buenas conexiones con el resto de localidades municipales, ya que presenta una diversidad de opciones de colectivos (tanto líneas nacionales, como provinciales y municipales) que, junto con el Tren Mitre, lo articulan al interior del partido. En consecuencia, las redes locales facilitan la movilidad desde otras localidades hacia el centro, así como también estas líneas de colectivos y el ferrocarril lo conectan con jurisdicciones vecinas y favorecen el acceso hacia él. Sin embargo, es de vital importancia conocer de qué manera los trabajadores y trabajadoras de la centralidad hacen un uso efectivo de esta red de transporte.

Un análisis multiescalar de la movilidad por trabajo

La movilidad tiene una marcada importancia en el día a día de las y los habitantes de las ciudades pues de ella depende el acceso a las oportunidades de trabajo, estudio, salud y tiempo libre, todas distribuidas de manera heterogénea en el territorio. En ese marco, la movilidad cotidiana por razón de trabajo es desde hace tiempo reconocida como una variable fundamental para el análisis de la organización del territorio y los sistemas urbanos modernos, teniendo en cuenta que su estudio permite profundizar en el conocimiento acerca de algunos de los cambios y transformaciones territoriales que cobran mayor relevancia en el presente siglo (Susino y Martínez, 2010). Además, al ser considerados elementos centrales de las dinámicas metropolitanas, estos desplazamientos proporcionan información valiosa que aporta elementos al análisis de las desigualdades sociales.

Con el fin último de caracterizar la movilidad por trabajo a escala local, resulta valiosa una primera aproximación -nutriéndose de la información de la ENMODO- a este tipo de desplazamientos y sus manifestaciones dentro del conjunto de la región metropolitana. En segunda instancia, las mismas variables serán contrastadas y puestas en diálogo con los patrones que asume dentro del municipio de San Martín.

Algunas consideraciones a nivel metropolitano

La movilidad por trabajo está estrechamente relacionada con la oferta de transporte, por lo que, en términos generales para la RMBA la espacialidad de las redes, tanto de transportes públicos masivos como viales, favorece una direccionalidad de tipo radio concéntrica que a la vez condiciona las oportunidades laborales y la búsqueda de empleo. Sin embargo, a pesar de que la CABA se ve favorecida por esta situación, y se posiciona como el principal atractor de viajes a escala metropolitana, cuando se observan la situación particular del trabajo se verá que el volumen total de viajes por trabajo al interior de los municipios es considerablemente mayor al de estos con la Ciudad de Buenos Aires. En este sentido, cabe destacar que se estima que en la RMBA se realizan diariamente 19.700.000 viajes de los cuales el 37% son por motivo de trabajo, lo cual posiciona a este como el principal impulsor de los movimientos cotidianos. Finalmente, para reforzar la fuerza de los viajes intrajurisdicciones, cabe destacar que, según la ENMODO, el 56% de los viajes por motivo de trabajo tienen como origen y destino el mismo municipio. Blanco (2020) sintetiza otra serie de características específicas

que hacen a los viajes por trabajo en esta área y que es importante introducir: en primer lugar, se trata de viajes que tienen en común duraciones más largas si se los compara con los viajes generados por otros motivos (salud, educación, compras, ocio, etc.). A su vez, este tipo de viaje se concreta, en su mayoría, a través del transporte público -representando el 60% del total de viajes. De todas maneras, si estos viajes comparten características comunes, también se diferencian entre sí. Es allí donde el estudio de la movilidad contribuye a visibilizar situaciones disímiles en términos de elecciones, oportunidades y decisiones que condicionan a las y los usuarios en sus viajes al trabajo.

Un análisis a escala municipal

Cuando se analiza la espacialidad de los viajes dentro del municipio es posible percibir una tendencia concordante con la situación recién expuesta para la RMBA: Según la encuesta ENMODO casi el 75% de los viajes en los que General San Martín constituye el punto de partida también lo es como lugar de destino. Si bien aún no se está considerando una segmentación según el motivo que impulsa el desplazamiento, esta información permite sugerir la probabilidad de que un alto porcentaje de trabajadores y trabajadoras del municipio también sean sus residentes. Ciertamente, si se observa la información proveniente de la encuesta, se visualiza que efectivamente el 34,5% de las personas han declarado como principal motivo de desplazamiento su viaje al trabajo⁶, representando un porcentaje mayor que el resto de los motivos (educación, salud, recreación, educación y otros).

Otras dos variables mencionadas para la Región Metropolitana se pueden cotejar con los datos para el municipio: las elecciones modales y los tiempos de viaje. Si bien se mencionó que para este motivo particular existe una cierta supremacía del transporte público por sobre los medios privados, cabe destacar que esta tendencia parece haber variado en el último tiempo de la mano del incremento en el uso del automóvil particular. De todas formas, es interesante verificar si esta situación se refleja en el caso de General San Martín, ya que a priori no se encuentra dentro de aquellos municipios que han adquirido patrones de movilidad fuertemente arraigados a la utilización del transporte privado, producto de los sistemas de autopistas que los estructuran y atraviesan de manera directa. Dicho esto, si se analiza específicamente esta dimensión en el municipio, se ve que casi la mitad de los viajes (47%) se

⁶ La variable trabajo incluye aquellos desplazamientos que se realizaron hacia el lugar de trabajo específicamente o por “motivos laborales”.

realizan en transporte público. Dentro de esa cifra, el 39% corresponde a viajes en colectivo mientras que el 8% restante lo hace mediante el uso del ferrocarril.

Por otra parte, respecto de los tiempos de viaje, de acuerdo con los datos de la encuesta ENMODO, la duración promedio de los viajes por motivo de trabajo para aquellas personas que residen en el municipio de General San Martín está contemplada -junto con otros partidos de la RMBA- en un rango que varía entre los 38,3 y los 39,9 minutos. En términos generales, junto a Vicente López y San Isidro -jurisdicciones vecinas en su extremo noreste-, representan uno de los valores más bajos dentro del total de la Región Metropolitana. Finalmente, si se consideran a las etapas de viaje se sostiene -tal cual sucede para el caso de la RMBA- la predominancia de los viajes que se concretan en una sola etapa. En el caso puntual de los viajes por motivos laborales con destino a San Martín, el 83,9% se realizan en una única fase.

Movilidad por motivo de trabajo en San Martín Centro

Una de las dificultades para trabajar con el recorte territorial seleccionado era la falta de datos confiables para realizar un diagnóstico y posterior análisis de las características que asumen los viajes desde y hacia la centralidad. Dicho de otra manera, la fiabilidad de los datos obtenidos a partir del procesamiento de la Encuesta ENMODO pueden considerarse a nivel de la región metropolitana y de cada municipio en particular, pero pierden fiabilidad para el análisis intramunicipal, lo que presenta una dificultad para este trabajo. En ese sentido, frente a la intención de recuperar aquellas dimensiones mencionadas tanto para la RMBA como para la totalidad del distrito se recurrió a otras técnicas de recopilación de información.

Por una parte, se llevaron a cabo una serie de jornadas en las cuales se realizaron encuestas en la propia centralidad con el fin de generar datos que permitan delinear los diversos perfiles socio-profesionales allí presentes y las principales características de los viajes por trabajo. Se realizaron un total de 140 encuestas⁷ a trabajadores y trabajadoras que desarrollan su jornada laboral en la centralidad principal de San Martín. Es importante resaltar que tanto en la ENMODO como en las encuestas diseñadas para este trabajo, el viaje constituye la unidad de estudio que se analiza, entendiendo que es este el que expresa el trayecto entre un fin y su satisfacción que, en este caso particular, implica llevar a cabo la actividad laboral diaria. Al mismo tiempo, en el intento de caracterizar la movilidad por motivo de trabajo

⁷ Las 140 encuestas se realizaron en un total de cinco jornadas, comprendidas entre los meses de noviembre y diciembre del 2022 y enero del año 2023.

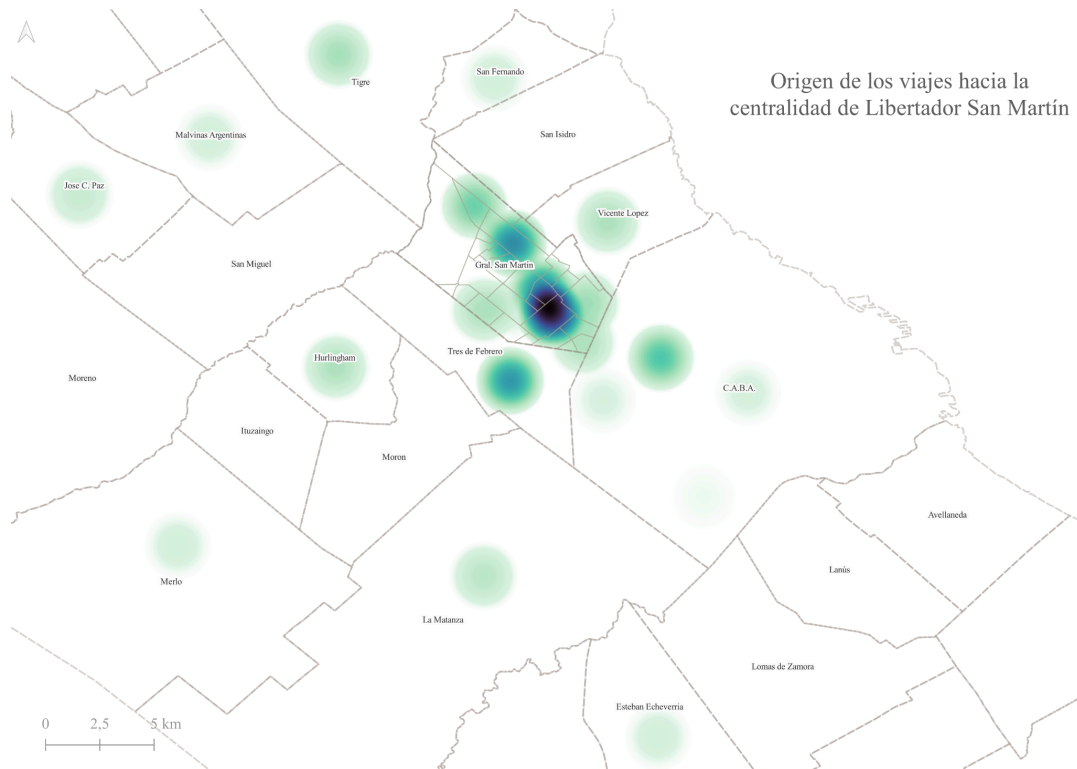
exclusivamente, se tomaron como extremos el hogar (área de producción de viajes), y el lugar de empleo (área de atracción de viajes), quedando por fuera otro tipo de actividades posibles de realizarse por la jornada. Es decir, se trata de un objeto acotado en términos espaciales y temporales, que luego será explorado con mayor detalle en apartados más adelante a través de las entrevistas en profundidad. Por ende, se pretende caracterizar la movilidad por trabajo en la localidad cabecera tomando en cuenta las variables ya anticipadas: espacialidad, elecciones modales, etapas y tiempos de viaje.

Espacialidad de los viajes

El lugar de residencia constituye un dato capaz de aportar información sustancial para la delimitación de los alcances y las áreas de influencia de la centralidad. Al contrastar las dos bases de información disponible (la encuesta ENMODO y las encuestas en campo), se observa cómo los patrones de movilidad se corresponden con algunas de las particularidades que previamente caracterizaron a la movilidad por trabajo en el marco de la generalidad metropolitana de la RMBA y la totalidad del municipio.

Una de las características comunes tiene que ver con la fuerte presencia de dinámicas de proximidad, es decir, aquellas que se caracterizan por la intensidad de uso de la ciudad cercana. Según Miralles-Guasch y Sardá (2013), el estudio de este proceso demuestra en qué medida la población de un área urbana recurre a su entorno más próximo para dar respuesta a sus necesidades, tales como trabajo, estudio, salud, entre otras posibles. Así, varios son los datos aportados por las encuestas que dan cuenta de estas dinámicas: se reafirma la predominancia de los viajes intramunicipales y el espacio de cercanía aparece como un ámbito que contiene buena parte de los desplazamientos dentro de la centralidad. En cifras, del total de trabajadoras y trabajadores encuestados, más del 70% reside en el propio municipio. Al mismo tiempo, también se reconoce la presencia de subsistemas de proximidad dentro del propio distrito, ya que de residentes del municipio que trabajan en San Martín Centro, el 39% vive en la propia localidad cabecera. Luego, la localidad de Villa Ballester, otra centralidad de importancia, pero no la más próxima, concentra un número significativo de trabajadores y trabajadoras que representan el 19% del total de encuestados. Poniendo aún más la lupa en los trayectos cortos, se observa un porcentaje relevante de personas que residen en las localidades lindantes a la cabecera (34%).

Figura N° 2. Origen de los viajes hacia la centralidad de San Martín Centro.



Fuente: Elaboración propia en base a datos relevados en campo.

Una segunda característica común tiene que ver con las formas que asume la interacción con los municipios vecinos. En este sentido -tal como lo representa el mapa de calor (Fig. n° 2)-, un porcentaje alto de viajes proviene de Tres de Febrero, distrito colindante de General San Martín hacia su extremo oeste, que concentra casi el 11% del total de traslados. Este número es significativamente elevado si se lo compara con los viajes provenientes de otro de los municipios próximos.

La tercera variable de análisis que se propone remite a una escala metropolitana más amplia y tiene que ver con los cruces que se dan entre diversos ejes de circulación. Como podía preverse, los principales generadores de viajes hacia San Martín Centro provienen de los sectores oeste y noroeste de la RMBA. Nuevamente, se presentan en la centralidad dos situaciones consistentes con los datos a escala municipal: en primer lugar, la poca o nula conexión con respecto a zonas del eje sur, representando menos del 2% de los viajes encuestados. Por otra parte, llama la atención -dada su cercanía- la baja interacción que existe entre San Martín Centro y otras jurisdicciones que se ubican en el corredor norte. Sin

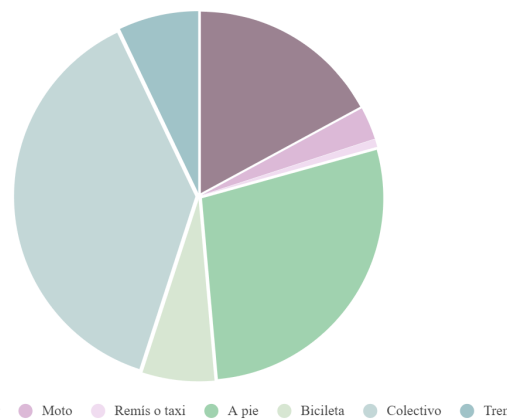
embargo, como se comentó en apartados atrás, esta falta de intercambio se explica en mayor medida a que las dinámicas de crecimiento de sus centralidades responden a procesos diferentes y, por consiguiente, traen aparejados patrones de movilidad completamente distintos.

Uso efectivo de la red de transporte

En su mayoría, los y las encuestadas asumieron utilizar el transporte público para dirigirse a su lugar de trabajo, sin embargo, este número representa menos de la mitad de los viajes relevados (45%). Como era de esperarse, dada la cantidad de personas que trabajan próximas a sus lugares de residencia, un porcentaje significativo de desplazamientos se realizan a través de modos no motorizados, constituyendo el 34% de los viajes totales dentro de los cuales la mayoría son viajes a pie, donde el promedio de caminata no supera los diez minutos. Cabe detenerse en este dato, ya que constituye información clave para reafirmar la importancia que asume la proximidad. Finalmente, los viajes en transporte privado representan un 20% del total de encuestados y encuestadas dentro de los cuales se destaca el uso del auto particular y, en menor medida, la moto. De esta manera, a diferencia de los datos para la totalidad del municipio, se ve un detrimento del uso de medios privados (fundamentalmente del auto particular) y un incremento de los viajes a pie, los cuales a escala municipal representaban un 16% y en la centralidad llegan a duplicarse.

La figura N° 3 representa la información respecto de las elecciones modales. Como muestra, del total de los viajes que se realizan en transporte público el 85% de los pasajeros y pasajeras utiliza únicamente las líneas de colectivo y el 12% se mueve en tren. Finalmente, el 3% restante también utiliza el transporte público, pero en más de una etapa, lo cual implica necesariamente la combinación de ambos modos de transporte.

Figura N° 3. Elecciones modales.



Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos en campo.

En el caso de las formas no motorizadas, los desplazamientos a pie constituyen la forma de viaje más importante declarada después del colectivo mientras que el uso de la bicicleta representa un 6%. Esta manera de desplazarse que no involucra vehículos motorizados se convierte en un punto importante ya que en los últimos años en los estudios de movilidad urbana y trabajos de planificación territorial el tema del peatón está adquiriendo cada vez más relevancia, hasta el punto que en muchos de ellos ya se considera que debe ser equiparable y equiparado a los otros medios de transporte (Miralles Guasch y Sardá, 2013:504). Finalmente, los viajes en transporte privado concentran una menor proporción de viajes respecto del resto. Dentro de ellos, la gran mayoría se concreta mediante la utilización del automóvil mientras que un porcentaje menor lo representan los viajes en moto o, en última instancia, a través de taxi o remis. Este patrón asociado en gran medida al uso del transporte público y con una notoria relevancia de los viajes a pie es interesante para pensar en las características particulares que asumen este tipo de territorios en la actualidad. En un contexto en el que -desde los noventa hasta aquí- parece consolidarse un patrón de crecimiento urbano que privilegia la inversión en autopistas asociada a un fuerte incentivo del transporte automotor individual, las áreas centrales tradicionales sostienen patrones arraigados a lo público.

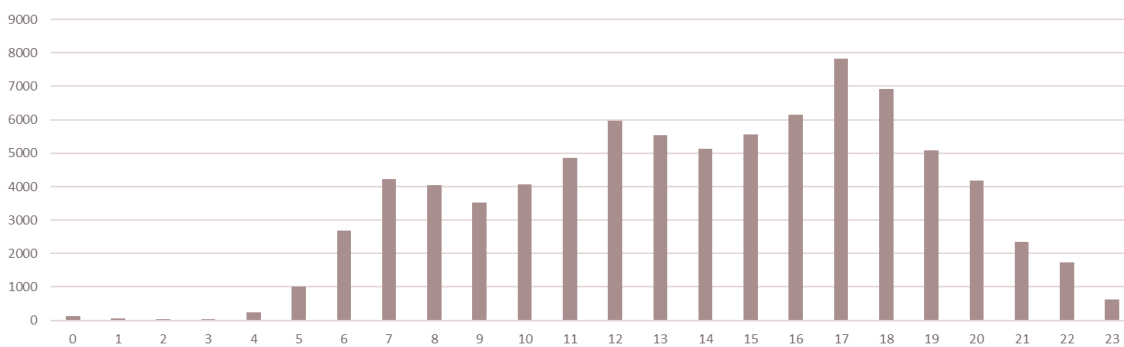
De manera complementaria a estos datos surge información respecto de la articulación de etapas necesarias para concretar el viaje al trabajo. Aquí puede señalarse una aparente adecuación de la red a las necesidades de acceso a la centralidad de San Martín centro. Se presentan así algunos de los principales datos que sostienen esta premisa: el 91,4% de los viajes se realizan en una etapa (superando la cifra de viajes en una sola etapa para el municipio), mientras que el 5% se realiza en dos, dentro de los cuales la gran mayoría utilizan

un solo modo de transporte: la combinación modal más utilizada es la de colectivo-colectivo, ya que 9 de cada 10 viajes se concretan de esta manera, mientras que el resto se lleva a cabo mediante la unión de una línea de colectivo y el tren.

Uso de la centralidad

Los horarios de uso de San Martín Centro no parecen responder con ritmos típicos de trabajo ni de estudios, sino que más bien representan una sumatoria de actividades concentradas y de transbordos en el área.

Figura N° 4. Transacciones por hora en la Ciudad de Libertador San Martín.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de transacciones de la tarjeta SUBE de pasajeros.

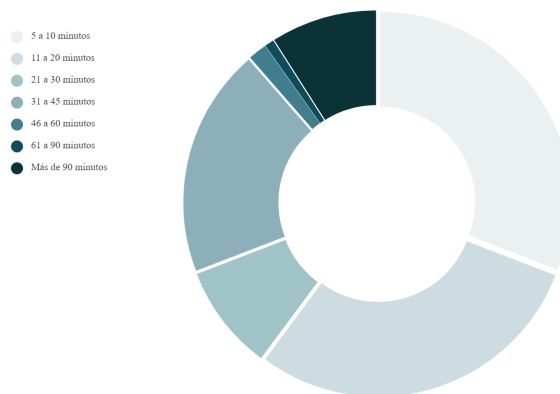
Esta situación puede derivarse de varios motivos, pero fundamentalmente responde a la variedad de actividades que allí se concentran las cuales generan un flujo constante de pasajeros durante toda la jornada. Esta característica es importante para, más adelante, dar cuenta de la variedad de funciones que cumple esta área y, por consiguiente, la diversidad de tareas que se articulan con el lugar de trabajo. De esta manera, las entrevistas demostrarán cómo muchos trabajadores y trabajadoras de la centralidad aprovechan su viaje al trabajo para resolver otro tipo de actividades tales como compras, trámites, entre otras.

Dinámicas de proximidad y viajes de corta duración

Las formas de acceso a la centralidad se evalúan en función de los tiempos que demoran los viajes (Fig. N° 5) que hacia allí se dirigen. El tipo de espacialidad que se mencionaba en el análisis municipal -dinámicas de proximidad al interior del distrito-, tiene como correlato tiempos de viaje que, en su mayoría, son de corta duración. Esto se traduce en que, según la información recopilada, casi el 70% de las y los encuestados demora menos de 20 minutos en

completar el viaje desde su hogar hasta su lugar de trabajo. Si se desglosa esta cifra, se deja ver con mayor claridad el volumen de viajes aún más cortos, ya que el porcentaje más alto corresponde al rango que va de 5 a 10 minutos, que concentra el 27,1% del total de viajes.

Figura N° 5. Duración promedio de los viajes.



Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos en campo.

Movilidad cotidiana: el componente subjetivo del viaje

El desplazamiento o viaje es resultado de la conjugación de lo subjetivo con lo objetivo, así como también de la articulación del transporte con actividades y servicios ofrecidos por otros sectores. Como se ha planteado en los lineamientos teóricos que introducían la perspectiva de la movilidad y sus alcances, esta investigación tiene por objetivo dar cuenta de prácticas de movilidad específicas, lo cual obliga necesariamente a recuperar el componente subjetivo de los viajes al trabajo de quienes desarrollan su actividad en San Martín centro. Esto implica necesariamente conocer la visión sobre el viaje desde el propio sujeto, su experiencia, su sentido y el significado personal que le otorga. Esta perspectiva ha permitido visualizar los conflictos sociales derivados de la movilidad, situándose en el centro del debate, en la medida en que subraya la importancia de la accesibilidad a las actividades cotidianas en relación con los distintos grupos sociales (Miralles y Cebollada, 2009:201). A su vez, Gutiérrez (2010) delinea otras dimensiones a ser captadas en estas instancias tales como la potencialidad (lo no efectivizado, lo latente, lo posible), la tensión entre los actores y la estructura (la posibilidad de futuro, de realizar algo nuevo o distinto) y la tensión entre lo macro y lo micro (diferenciación e identidad del lugar respecto a procesos y tendencias globales, nacionales, regionales o metropolitanas). Por ello, la realización de una serie de entrevistas en



profundidad ha permitido generar relatos de viaje que muestran la virtualidad, elecciones y estrategias de movilidad de trabajadoras y trabajadores en la interacción que se da entre la red de transporte, sus elecciones o formas de moverse y la realización de su trabajo diario.

Durante el desarrollo de este trabajo se realizaron un total de 18 entrevistas en profundidad a trabajadores y trabajadoras⁸ que cumplen distintas tareas dentro de instituciones educativas⁹ ubicadas en San Martín centro. La posibilidad de realizar entrevistas dentro de este rubro permitió recopilar historias de viaje de diversos perfiles, tales como docentes, directivos, personal administrativo y auxiliares. Así, junto con la información que brindan las encuestas, estos relatos abren la posibilidad de conocer en profundidad una serie de experiencias, elecciones y decisiones que toman los usuarios respecto de su viaje al trabajo.

Casi en su totalidad, los entrevistados y entrevistadas coincidieron en calificar como “buena” o “muy buena” la cobertura de servicios de transporte para acceder al centro de San Martín. En ese sentido, una de las entrevistadas destaca lo sencillo del ingreso a la centralidad, especialmente en relación con la oferta de transporte disponible, mientras que otra de ellas sostuvo que se trata del lugar mejor conectado dentro del distrito.

La cobertura de transporte es muy buena, encontrás varias opciones de líneas de colectivos sumado a la presencia del Tren Mitre que facilita la movilidad desde y hacia la zona. Incluso la combinación entre ambos suele ser sencilla porque el tren te conecta con varios otros colectivos que paran justo a la salida de la estación. (Lucila, docente del nivel medio).

La oferta de transporte acá es muy buena, sin lugar a dudas es el sector mejor conectado dentro de San Martín. Podes venir e ir a cualquier otro lugar del partido que siempre vas a encontrar una opción como mínimo. (Paola, profesora de Ed. Física).

Por su parte Macarena, residente del municipio vecino de Tres de Febrero y quién viaja de lunes a viernes a San Martín, coincide en esta evaluación y destaca la facilidad de desplazarse solamente en una etapa hasta el centro:

⁸ Los nombres de referencia de las personas entrevistadas serán ficticios para conservar el anonimato de los y las trabajadoras que brindaron su testimonio.

⁹ Jardín de Infantes N° 923, Escuela N° 1 de Educación Primaria Domingo Faustino Sarmiento, sede del Programa de Finalización de Estudios Primarios y Secundarios (Plan FINES) y Escuela de Educación Media N° 20 "EE. UU" de Gral. San Martín.

Generalmente es fácil moverse de manera directa y sin necesidad de hacer combinaciones. Incluso, para venir desde mi partido solés contar con más de una opción de colectivo que te alcance hasta el centro. (Macarena, empleada administrativa).

No obstante, Pablo, que vive en la localidad de San Andrés comenta que, si bien es real que en la centralidad existe una oferta amplia de transporte, esta situación dista de ser homogénea en todo el territorio municipal, siendo San Martín Centro la gran excepción. En sus palabras:

Es verdad que la cobertura en el centro es muy buena pero el gran problema en términos de oferta de transporte dentro de San Martín se manifiesta en la periferia del partido. Cuanto más se aleja uno del centro, especialmente si te dirigís a la zona del Reconquista¹⁰, la oferta no sólo decrece sino que la calidad y disponibilidad del servicio disminuye considerablemente. (Pablo, profesor de geografía del nivel medio).

A diferencia de las encuestas, las entrevistas permitieron acercarse a algunas de las principales dificultades que los usuarios reconocen en sus viajes al trabajo. Entre ellas aparecen el mal estado de las calles, las demoras en el tránsito y la dificultad que implica encontrar estacionamiento en zonas tan concurridas.

Alguna vez intenté ir en colectivo, pero es mucha lo que se demora en ingresar al centro si venís en transporte público desde José León Suárez. Las distancias no son tan largas como para que tarde tanto, allá los colectivos tardan mucho en venir y siempre están repletos. A la mañana es difícil por eso y la vuelta es peor, porque en el horario de la tarde salir del centro es caótico y viajas parado hasta llegar a tu casa de la cantidad de gente que hay arriba de los colectivos y va para el lado de Suárez. (Emilia, coordinadora de tutores).

Vengo en colectivo porque es la única opción directa que tengo desde mi casa. Es un viaje que por momentos se hace complicado, no por la distancia ni la falta de líneas que me acerquen, sino por la demora que hay cuando ingresas al centro de San Martín, situación que es aún peor por la tarde, cuando tengo que volver a mi casa. Muchas veces elijo caminar algunas cuadras y alejarme del centro para tomar el colectivo así me ahorro la demora de estar atascada en estas calles. (Florencia, maestra de nivel primario)

¹⁰ Refiere al sector del Municipio de San Martín que se corresponde con el área de inundación del Río Reconquista, ubicado al noreste de la Provincia de Buenos Aires.

Si este trabajo tiene entre sus propósitos establecer vínculos entre las dinámicas de movilidad, centralidad y trabajo, tal como se preguntó en las encuestas, se consideraron en esta instancia otros usos posibles del centro que se encuentren articulados con la actividad laboral. Nuevamente, las compras y los trámites aparecen como las actividades más frecuentes que desarrollan en San Martín centro quienes allí trabajan.

Uso este centro para hacer trámites y compras. Las compras porque en general hay tantos locales que se encuentran buenos precios y trámites porque es el único lugar donde puedo resolverlos fácilmente. Por ejemplo, si necesito hacer algo en el banco, acá es la mejor opción. En José León Suárez hay solamente dos y tardas mucho en resolverlo, en cambio acá hay más sedes y es más cómodo. (Cinthia, auxiliar).

Por su parte, Paula, que vive en Billingham y trabaja en la Escuela N° 1, cuenta que frecuentemente organiza su agenda en función de los días que tiene que concurrir al trabajo ya que este funciona como su centro de compras, pero además tiene servicios específicos que solamente encuentra allí. En sus palabras:

Acá en el centro está todo. Me organizo los días en los que vengo a trabajar a esta escuela para hacer las compras porque acá hay variedad de supermercados y en general me sale más barato que en los locales cerca de mi casa. Además, programo todos los turnos médicos para atenderme los días que vengo a laburar en la escuela porque acá mismo está el hospital y los consultorios a los que voy siempre. (Paula, profesora de plástica).

La potencia de esta instancia está entonces en, a través de los testimonios de los trabajadores y trabajadoras, conocer cómo los usuarios y usuarias perciben su viaje en términos de oferta, accesibilidad, costos, tiempos, etc.; además de delinear algunas de las problemáticas con las que se encuentran cotidianamente a la hora de viajar hacia sus lugares de trabajo. De este modo, se evidencian situaciones heterogéneas, vinculadas a la pluralidad de empleados y empleadas que allí se concentran y, por consiguiente, a la diversidad de relatos de viaje que de ellos y ellas se desprenden.

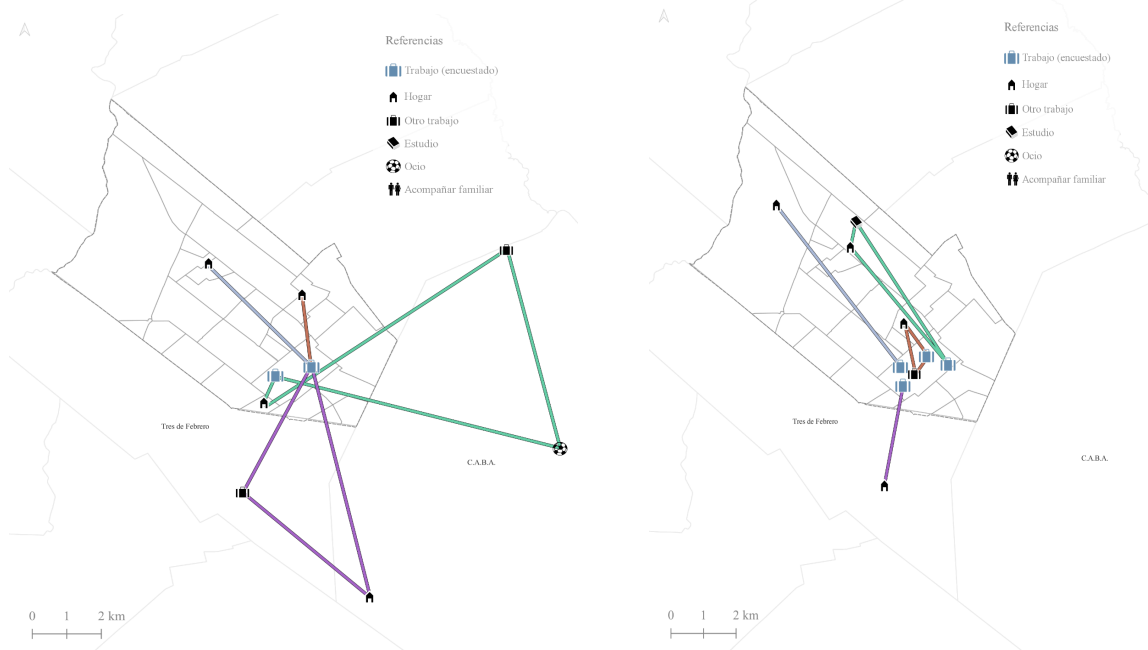
Los mapas de viaje

Los viajes de las personas no se expresan necesariamente en dos puntos marcados a lo largo del día. Más bien, los desplazamientos se distribuyen durante la jornada en función de la proliferación de actividades laborales -o de otro tipo- que cada trabajador y trabajadora realiza

cotidianamente. En ese sentido, otro de los motivos de las entrevistas era reconstruir todo el universo de viajes que los sujetos desarrollan durante los días laborables. Así, cada uno de los mapas de viaje (Fig. N° 6 a,b,c y d) representa todos aquellos movimientos diarios que los entrevistados y entrevistadas llevan a cabo, dejando de considerar únicamente el movimiento pendular entre el hogar y el trabajo para ampliar el espectro hacia otras actividades (otros trabajos, estudios, actividades recreativas, llevar o recoger familiares de otros sitios, etc). Se agrupan así en cada una de las cartografías los distintos recorridos que los trabajadores y las trabajadoras han narrado durante el desarrollo de las entrevistas.

Figura N° 6.a. Mapa de viaje 1.

Figura N° 6.b. Mapa de viaje 2.



Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos en campo.

Teniendo en cuenta que durante el desarrollo de los apartados anteriores tanto la residencia como el lugar de trabajo solían concentrarse dentro de General San Martín, esta información puede contribuir a sacar otro tipo de conclusiones que complementen lo que hasta aquí ha aparecido en el uso del territorio.

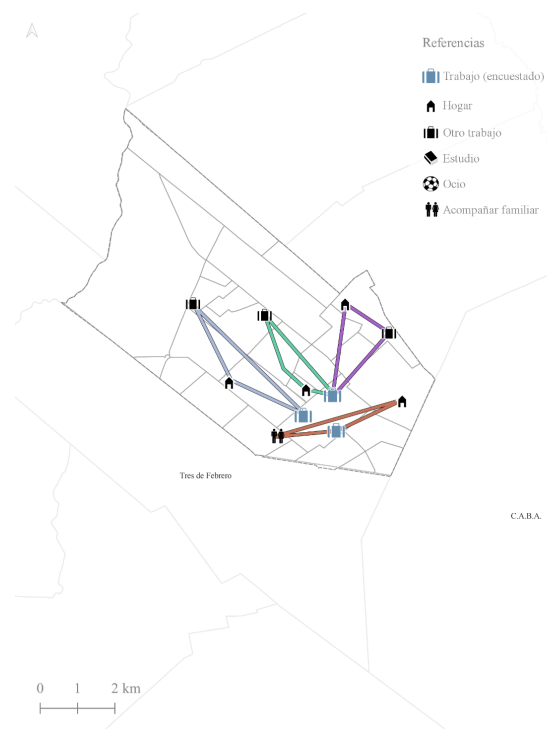
En este caso, por primera vez aparecen actividades que se realizan por fuera de los límites de la centralidad. Exceptuando los hogares, se trata de otros trabajos (es decir, no de aquel en el que fueron encuestados) o actividades vinculadas al ocio y la recreación que, sin embargo, representan una cantidad pequeña de casos. Esto sucede por dos motivos: en primer lugar,

porque en gran medida las personas entrevistadas respondieron que realizan viajes de tipo pendular en sentido hogar-trabajo y, por otra parte, porque el resto de actividades que se tuvo en cuenta (en su mayoría frecuentes y cotidianas) no parecen realizarse a una escala metropolitana más amplia que el territorio municipal.

Figura N° 6.c. Mapa de viaje 3.



Figura N° 6.d. Mapa de viaje 4.



Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos en campo.

Nuevamente, parece reforzarse la presencia de dinámicas de proximidad, las cuales favorecen la concentración de actividades y mantienen un uso intensivo del espacio por parte de sus habitantes. A fin de cuentas, parecería ser que por más que se releven otro tipo de propósitos que impulsen el viaje que no están necesariamente asociados a la vivienda o el trabajo, el radio en el cual se manejan los trabajadores y trabajadoras de la centralidad es bastante acotado y suelen ser pocos los que se mueven por fuera de los límites de General San Martín.

Conclusiones y notas de cierre

La elaboración del marco teórico y metodológico en el que se inscribe el trabajo se propuso, al igual que sus objetivos, considerar a la movilidad desde dos entradas diferentes pero complementarias, lo que implica dar cuenta de las prácticas de viaje tanto en sus dimensiones materiales como subjetivas.

Una primera reflexión que puede presentarse tiene que ver con la consolidación del territorio municipal, y el tipo de centralidades que lo caracterizan. En General San Martín, la trama y el tejido urbano se han completado de manera temprana. Esta situación, sumada a la falta de una arteria vial metropolitana de alta velocidad, trae aparejado un limitado desarrollo de nuevas centralidades, dando lugar a la continuidad de uso -sujeta a su revitalización- de las centralidades tradicionales. En materia de viajes, esto se traduce en una clara predominancia de los viajes intrajurisdiccionales que se realizan en sentido periferia-centro.

Por otra parte, mediante el análisis de fuentes de datos disponibles en materia de movilidad y transporte fue posible llegar a una serie de conclusiones preliminares respecto de la manifestación de este fenómeno a escala metropolitana y municipal. Los rasgos de movilidad por trabajo presentes en el municipio de General San Martín parecen coincidir, en gran medida, con algunas de las generalidades de la RMBA. Antes que nada, predominan los viajes de carácter intramunicipal ya que la gente reside y trabaja dentro del mismo municipio mientras que, además, se ve interacción entre jurisdicciones cercanas. Al mismo tiempo, se observa un menor intercambio con otros ejes -fundamentalmente para con el eje sur- junto a una baja cantidad de traslados presentes entre el municipio y el corredor norte, donde esta situación aparece, aun separándolos distancias significativamente menores. Por su parte, las encuestas y entrevistas en campo permitieron generar información para la centralidad de Libertador San Martín que al momento no existía. Las primeras de ellas, las encuestas, se realizaron con el fin de recopilar datos de diferente índole considerando únicamente un tipo de viaje: aquel viaje pendular que se desarrolla entre el hogar y el trabajo.

En primer término, se plantearon una serie de preguntas organizadas en diversos ejes que consideran interrogantes al respecto de motivos, frecuencia, tiempos y modos de transporte empleados en los viajes hacia la principal centralidad del municipio, así como también información sobre el origen y el destino de esos desplazamientos. Esto permitió sacar conclusiones acerca de las interacciones que existen entre la centralidad, el resto de las localidades de General San Martín y los municipios vecinos, junto con la capacidad de



atracción de esta zona respecto del resto. De esta forma, los resultados de las encuestas aportaron elementos claves para analizar y caracterizar la relación que existe entre la movilidad de trabajadores y trabajadoras y las dinámicas de centralidad. Primeramente, la movilidad en la centralidad estudiada se inscribe dentro de los parámetros que se delinearon en la encuesta ENMODO para escalas mayores, fundamentalmente en la predominancia de los viajes intramunicipales y de corta duración. Por otro lado, las condiciones de accesibilidad en transporte público al centro contribuyen al desarrollo de las actividades que allí se ubican. En ese sentido, su fácil acceso consolida a esta centralidad como aquella que nuclea la gran mayoría de las funciones administrativas y de servicios a nivel municipal, e incluso a una escala más amplia. Por su parte, las entrevistas en profundidad que tuvieron lugar en diferentes establecimientos educativos ubicados en San Martín centro permitieron conocer el componente subjetivo del viaje, permitiendo ampliar el análisis en varios sentidos. En primera instancia, los testimonios de los trabajadores y trabajadoras hicieron posible conocer cómo los usuarios y usuarias perciben su viaje en términos de oferta, accesibilidad, costos, tiempos, etc.; además de profundizar en aquellas problemáticas con las que se encuentran cotidianamente a la hora de viajar hacia sus lugares de trabajo. Por otro lado, las entrevistas sirvieron para captar otro tipo de movimientos cotidianos que, si bien no están relacionados directamente con la actividad laboral, forman parte de sus rutinas diarias. La elaboración de mapas de viaje que se desprendieron de las entrevistas y consideraron todas las actividades realizadas durante la jornada por los trabajadores y trabajadoras reafirmaron la predominancia de relaciones de proximidad. Algunas de las principales conclusiones a las que se arribó mediante el análisis de estos mapas es que, aun diversificando los motivos de viaje, son pocos los casos donde los sujetos se trasladan por fuera del distrito.

Presentadas estas notas de cierre, cabe detenerse en un aspecto central que se torna especialmente relevante: las dinámicas de proximidad. La proximidad aparece aquí como un punto de encuentro importante donde la movilidad se vincula estrechamente con la lógica de funcionamiento de las centralidades. En los últimos años, y más concretamente durante la pandemia por COVID-19, se presentaron nuevos desafíos en materia de urbanismo y transporte donde los desplazamientos dentro del entorno cercano tomaron especial relevancia. Algunas de las principales propuestas recientes del urbanismo enfatizan las premisas de “trayectos cortos” y “urbanismo de proximidad”. Se trata de combinar actividades y usos del suelo en una misma zona con el objetivo de minimizar los desplazamientos cotidianos, lo que



permite reducir los tiempos de viaje de manera significativa y estimular la utilización de modos de transporte apropiados para desplazamientos de corta distancia. La importancia de este tipo de desplazamientos radica en que construyen una buena muestra de la movilidad cotidiana y representan una gran aproximación para pensar modelos urbanos más sostenibles, de compacidad y mixtura en los usos del suelo. Estas producciones, que surgen especialmente para el caso europeo, se han extendido en las últimas décadas como una variable de análisis aplicable a los espacios urbanos latinoamericanos. Si bien en el caso de General San Martín aún predominan los viajes en transporte público, teniendo en cuenta los resultados de este trabajo sería interesante atender con mayor profundidad las dinámicas de proximidad que tienen como principal elección modal formas no motorizadas de desplazamiento, ya sea a pie o en bicicleta. En esa línea, podría pensarse cómo se manifiestan aquí los procesos de cercanía urbana y atender la posibilidad de considerar estrategias de movilidad tales como planes de peatonalización u otras herramientas que incentiven la movilidad en bicicleta a través de las ciclovías, carriles exclusivos u otras opciones posibles.

En definitiva, resulta interesante extrapolar estas metodologías para seguir indagando en diversos componentes de la estructura metropolitana, advirtiendo las características que asume la movilidad en este tipo de territorios, los cuales han sido poco atendidos desde los estudios urbanos si se los compara con otro tipo de transformaciones que han tenido lugar en diferentes ejes de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Bibliografía

Álvarez, G. (2005). Gran Buenos Aires, conurbano y Partido de San Martín: exclusión social y segregación urbana. Scripta Nova: revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona.

Blanco, J. (2020). Notas sobre la movilidad por trabajo en la Región Metropolitana de Buenos Aires, para leer en tiempos de inmovilidad. Instituto de Geografía Romualdo Ardissonne, Universidad de Buenos Aires.

Ciccolella, P. J. y Vecslir, L. (2012). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires.

Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol. XIV, núm. 331. Universidad de Barcelona. Barcelona, España.

Gutiérrez, A. . (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. En Bitácora 21.

Giglio, M. L; Freaza, N. S; Aón, L. C; López, M. J; Cola, C. C. A y Pared, A. (2017). La elección del transporte público en el viaje al trabajo. Estrategias de movilidad en la ciudad difusa. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Instituto de Investigación y Políticas del Ambiente Construido.

Susino, J. y Martínez Reséndiz, J. (2010). Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México. Universidad de Granada/Universidad Nacional Autónoma de México.

Miralles Guasch, C. y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Boletín de la A.G.E. N.o 50, pp. 193-216.

Miralles Guasch, C. y Sardá, O. M. (2013). Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, 501-510.

Pírez, P. (2005). Descentralización demográfica y centralización económica en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Población, Vol. 2, 2. Dirección General de Estadística y Censos de la Ciudad de Buenos Aires, pp. 29-44.

Vecslir, L; Blanco, J; Nerome, M; Sciutto, F; Maestrojuan, P. y Rodríguez, L. (2018). Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires: Café de las Ciudades, Publicaciones FILO.

Vecslir, L. y Rodríguez L. (2018). Centros Comerciales a Cielo Abierto como política de renovación de las centralidades tradicionales en el Conurbano Bonaerense. Territorios, (38), pp. 15-40. doi: 10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5499.