

## Movilidad residencial intrametropolitana y movilidad cotidiana en tres áreas metropolitanas de Argentina, 2010

**Presentación.** En las últimas décadas los procesos de redistribución de la población en el espacio han ganado protagonismo tanto en la agenda académica como política, sobre todo por su creciente visibilidad y sus importantes implicancias para la planificación y la gestión de las ciudades latinoamericanas. En esta dinámica, los cambios en los patrones de migración interna –especialmente debido a la expansión urbana y la movilidad residencial intrametropolitana– y en la movilidad cotidiana –caracterizada por una mayor movilidad, una desvinculación creciente en el lugar de residencia y el de las actividades productivas de la vida, la realización de viajes más largos en términos de tiempo y distancia, entre otros– desempeñan un papel muy destacado, constituyendo uno de los elementos más importantes en las transformaciones territoriales observadas.

En Argentina, a diferencia de los que ocurre en otros países de América Latina, tales como Brasil, Chile, Colombia, El Salvador, México y Nicaragua, los censos de población y vivienda no captan la movilidad cotidiana (también denominada diaria, conmutación o pendular) de la población, siendo imposible analizar cómo la expansión urbana y la movilidad residencial intrametropolitana se vincula con esta nueva forma de desplazamientos. Sin embargo, el Ministerio de Transporte de la Nación, a través del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina (PTUMA), ejecutó entre 2008 y 2013 una serie de Encuestas Origen-Destino en áreas metropolitanas seleccionadas del país que permiten caracterizar a la población y sus patrones de movilidad con el objetivo de determinar cómo se desplaza la población en dichas metrópolis.

**Objetivo.** *Analizar las características y el comportamiento de la movilidad cotidiana, en relación con la expansión urbana y movilidad residencial intrametropolitana en tres áreas metropolitanas seleccionadas de Argentina (Córdoba, Mendoza y Rosario), a partir de la exploración de las posibles vinculaciones entre los resultados sobre movilidad cotidiana de las Encuestas Origen-Destino y aquellos relativos a la expansión urbana y migración intrametropolitana de los últimos censos de población y vivienda de 2001 y 2010.*

**Materiales y métodos.** La metodología utilizada en este trabajo es de tipo cuantitativa y como fuentes de información se utilizan: los Censos Nacionales de Población y Vivienda de 2001 y 2010, por un lado, y las Encuestas Origen-Destino realizadas en el período 2008-2010 por el Ministerio de Transporte de la Nación, por otro lado.

En primer lugar, se exploran, a partir de los censos de población y vivienda, las pautas de crecimiento y consolidación urbana, como así también los perfiles demográficos y residenciales, de las áreas metropolitanas de estudio y de las localidades que las componen, a los fines de caracterizar y analizar la expansión urbana en dichas áreas entre 2001 y 2010.

En segundo lugar, también a partir de información censal, se cuantifica y analiza la movilidad residencial intrametropolitana<sup>1</sup>, la cual es entendida en este trabajo como aquellos cambios de residencia entre municipios con origen y destino dentro una misma área metropolitana. Esta variable es operacionalizada a partir del cruce entre el lugar de

---

<sup>1</sup> Cabe destacar que este análisis se encuentra restringido al último censo (2010), ya que los datos sobre residencia habitual y anterior desagregados a nivel de área de gobierno local solamente fueron publicados para ese censo.

residencia anterior, en este estudio corresponde al captado en una fecha fija anterior (cinco años), y el lugar de residencia habitual. Esta medición permite situar a toda la población en un momento y en un lugar determinados del pasado, permitiendo el cálculo de tasas y la identificación de flujos reales; aunque se pierdan trayectos intermedios. La población censal relevante incluye a toda persona mayor de 4 años, menos: a los residentes en el extranjero al momento del censo o cinco años antes y a quienes no respondieron la pregunta por municipio de residencia cinco años antes y/o por municipio de residencia habitual.

A partir del procesamiento de ambas variables se obtienen dos tipos de matrices de migración para cada una de las áreas metropolitanas seleccionadas. La primera matriz con tres orígenes y tres destinos: la metrópolis agregada (operacionalizada como una unidad que incluye todos los municipios que la componen), el resto de los municipios de la división administrativa mayor a la cual pertenece la metrópolis analizada y el resto de los municipios del país. La segunda matriz, similar a la anterior, pero incluye en reemplazo de la metrópolis agregada a los municipios de cada una de las ciudades metropolitanas. Ambas matrices permitirán analizar la dinámica migratoria de las metrópolis seleccionadas, utilizando dos indicadores resumen: el saldo migratorio (SM)<sup>2</sup> y la tasa neta de migración reciente (TMN)<sup>3</sup>. Pero, mientras la primera matriz y sus indicadores derivados darán cuenta de la dinámica de la metrópolis como un todo y de su atractivo migratorio, la segunda matriz posibilitará conocer los patrones y los flujos de la migración intrametropolitana al interior de cada una de las metrópolis, identificando zonas de atracción y de expulsión.

En tercer lugar, se caracterizan los patrones de movilidad cotidiana –entendida como el desplazamiento entre dos lugares (uno de ellos el lugar de residencia) con cierta regularidad y frecuencia– de la población de 5 años o más residente en cada una de las áreas metropolitanas seleccionadas, identificando los perfiles de las personas que viajan, los modos de transporte, los motivos, las distancias recorridas y la duración promedio de los viajes. A partir del cruce de las variables “zona de origen” (como *proxy* del municipio de residencia habitual) y “zona de destino” (como *proxy* del municipio donde trabaja, estudia o realiza otra actividad”, se obtiene una matriz de movilidad cotidiana a nivel de municipio.

Para la definición y la delimitación de las áreas metropolitanas se usan las definiciones basadas en delimitaciones ya existentes y elaboradas por instancias gubernamentales, en este caso particular, se utiliza las áreas delimitadas por las Encuestas Origen-Destino del Ministerio de Transporte de la Nación. En este trabajo se seleccionaron las tres conurbaciones más importantes en cantidad de habitantes del país, excluyendo a la ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana: Córdoba, Mendoza y Rosario.

**Resultados esperados.** Este artículo pretende aportar nuevas evidencias particularmente para el caso argentino donde los antecedentes son escasos, sobre el funcionamiento de algunas de las áreas metropolitanas del país en un contexto de importantes transformaciones territoriales a escala metropolitana donde la alta movilidad cotidiana constituye la característica definitoria de dichos espacios, y el desajuste

---

<sup>2</sup> Saldo migratorio anual: representa el componente migratorio del crecimiento total de una población. La magnitud de este saldo se mide calculando la diferencia media anual entre los inmigrantes y los emigrantes de una población (Chávez et al., 2016).

<sup>3</sup> La tasa neta de migración es la diferencia entre la tasa de inmigración y la tasa de emigración. La tasa de inmigración se calcula como la población inmigrante de la división político-administrativa (DPA) dividida por cinco. Esto a su vez se divide por el promedio simple entre la población residente en la DPA de referencia al momento del censo y la población residente en dicha DPA cinco años antes. Finalmente, se multiplica por mil. La población inmigrante es aquella que llega a vivir a la DPA de referencia y que proviene de otra DPA, dentro de los cinco años previos al censo. La tasa de emigración se calcula de manera similar a la tasa de inmigración, con los emigrantes en el numerador, ciertamente (Chávez et al., 2016).

territorial entre lugares de trabajo y lugares de residencia es un fenómeno cada vez más frecuente.

A pesar de las limitaciones vinculadas a la utilización de dos fuentes de información diferentes, principalmente la imposibilidad de realizar exploraciones e inferencias a nivel individual o de hogares, el análisis a nivel de agregados sociales y territoriales posibilitará la identificación de características y comportamientos comunes entre la movilidad residencial intrametropolitana y la cotidiana, promoviendo un mejor entendimiento de cómo la movilidad residencial intrametropolitana refleja una redistribución de la población en el espacio metropolitano, pero no la pérdida de los vínculos pre-existentes con el territorio.