

MANUAL

SOBRE METODOLOGÍAS DE ESTUDIO APLICABLES A LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD

Recomendaciones sobre el uso de
herramientas cuali-cuantitativas de
base territorial

ANDREA GUTIÉRREZ
(Coordinadora)



UNIVERSIDAD DE
BUENOS AIRES

PIUBAT

PROGRAMA INTERDISCIPLINARIO
DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
SOBRE TRANSPORTE

Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad : recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial / Sebastián Anapolsky ... [et al.] ; compilado por Andrea Gutiérrez ; coordinación general de Andrea Gutiérrez. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Eudeba, 2018. 160 p. ; 23 x 16 cm.

ISBN 978-950-23-2819-5

1. Transporte. 2. Manual. I. Anapolsky, Sebastián II. Gutiérrez, Andrea, comp. III. Gutiérrez, Andrea, coord.
CDD 380



Eudeba
Universidad de Buenos Aires

Primera edición: diciembre de 2017

© 2017

Editorial Universitaria de Buenos Aires
Sociedad de Economía Mixta
Av. Rivadavia 1571/73 (1033) Ciudad de Buenos Aires
Tel: 4383-8025 / Fax: 4383-2202
www.eudeba.com.ar

Diseño de tapa: *Alessandrini & Salzman*
Composición y armado: Eudeba

Impreso en Argentina
Hecho el depósito que establece la Ley 11.723



No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, electrónico, mecánico, fotocopia u otros métodos, sin el permiso previo del editor.

INSTITUCIONES PARTICIPANTES

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras y Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Argentina.
Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo y Facultad de Trabajo Social, Argentina.
Universidad Nacional de San Martín. Instituto de Altos Estudios Sociales, Argentina.

INSTITUCIÓN FINANCIADORA

Ministerio de Educación. Secretaría de Políticas Universitarias, Argentina.

EQUIPO DEL PROGRAMA TRANSPORTE Y TERRITORIO (PTT)

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía. Buenos Aires, Argentina.

Andrea Gutiérrez (responsable) CONICET. Buenos Aires, Argentina.

Ricardo Apaolaza

Jorge Blanco

Luciana Bosoer

Daniela Miglierina

Leda Pereyra

Julio Rearte

Diego Redondo

EQUIPOS DEL CENTRO DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA (CETAM) Y DEL INSTITUTO SUPERIOR DE URBANISMO (ISU).

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU). Buenos Aires, Argentina.

Inés Schmidt (responsable)

Maximiliano Velázquez (responsable)

Julián Cheula

Jimena Dmuchowsky

Suyay Mura

EQUIPO DEL GII, MOVILIDAD AMBIENTE Y TERRITORIO DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y POLÍTICAS DEL AMBIENTE CONSTRUIDO (IIPAC).

Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Buenos Aires, Argentina.

Laura Aon (responsable)

Cristian Cola

Nadia Freaza

Luciana Giglio

María Julieta López

EQUIPO DEL LABORATORIO DE ESTUDIOS EN CULTURA Y SOCIEDAD (LECYs).
Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Facultad de Trabajo Social.
Buenos Aires, Argentina.

Mariana Chaves (responsable) CONICET. Buenos Aires, Argentina.

Elena Bergé
Josefina Cingolani
María Celeste Hernández
Ramiro Segura
Mariana Speroni

EQUIPO DEL INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS SOCIALES (IDAES).
Universidad Nacional de San Martín (UNSAM). Buenos Aires, Argentina.

Ramiro Segura (responsable) CONICET. Buenos Aires, Argentina.

RESPONSABILIDAD EN LA ORGANIZACIÓN DE LOS TALLERES:
Programa Transporte y Territorio
Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de
Geografía. Buenos Aires, Argentina.

REGISTRO DE MEMORIAS, DESGRABACIONES, FICHAS Y PÁGINA WEB:
Ricardo Apaolaza
Diego Redondo

ÍNDICE

Introducción.....	9
<i>por Andrea Gutiérrez</i>	
Análisis de metodologías.....	13
<i>Presentación, por Andrea Gutiérrez</i>	15
<i>Encuesta de origen y destino, por Sebastián Anapolsky</i>	17
<i>Encuesta de origen destino en dos etapas, por Inés Schmidt,</i> <i>Suyay Mura y Julián Cheula</i>	25
<i>Encuesta digital de interceptación, por Jimena Dmuchowsky</i> <i>y Maximiliano A. Velázquez</i>	29
<i>Etnografía urbana, por Mariana Chaves y Ramiro Segura</i>	35
<i>Entrevista de vida cotidiana y movilidad, por Mariana Chaves</i> <i>y Ramiro Segura</i>	41
<i>Historia de viaje, por Andrea Gutiérrez</i>	47
<i>Encuesta web de movilidad y análisis de atractores, por Laura Cristina Aón</i>	59
<i>Bitácora digital, por Jimena Dmuchowsky y Maximiliano A. Velázquez</i>	69
Anexo de información complementaria	75
Encuesta de origen y destino	
<i>Formulario de la encuesta</i>	77
Encuesta de origen y destino en dos etapas	
<i>Formulario de la encuesta</i>	113
<i>Vista de vista de las zonas de muestra</i>	119
<i>Vista del entorno para la carga de datos</i>	119
<i>Vista de la matriz de orígenes y destino por macrozonas de analisis</i>	120
<i>Vista de las macrozonas de análisis</i>	121

Encuesta digital de interceptación	
<i>Formulario de la encuesta</i>	124
<i>Vista tabla formato excel</i>	128
Entrevista de vida cotidiana y movilidad	
<i>Guía de pautas</i>	129
Historia de viaje	
<i>Guía de pautas para entrevista breve (preguntas clave)</i>	135
<i>Guía de pautas para entrevista extensa</i>	138
<i>Formulario de encuesta</i>	143
Encuesta web de movilidad y análisis de atractores	
<i>Formulario de encuesta</i>	149
Bitácora digital	
<i>Vista de la aplicación Open GPS Tracker</i>	153
<i>Vista de registro de movilidad por automotor</i>	154
<i>Vista de registro de movilidad peatonal</i>	155
Responsables de los equipos	157

I. INTRODUCCIÓN

ANDREA GUTIÉRREZ

Relevar, sistematizar, analizar y comparar diversas metodologías disponibles a la hora de gestionar y planificar la movilidad: esas fueron las tareas que guiaron este manual dirigido tanto a tomadores de decisiones y técnicos como a estudiantes e investigadores.

La Argentina sufrió un retraso considerable en materia de relevamiento y disponibilidad de datos con los cuales fomentar las políticas de transporte y movilidad. Entre los años '80 y mediados de los 2000 hubo un suspenso de los estudios a tal efecto. Es el caso, por ejemplo, de las valiosas encuestas de origen y destino de viajes en transporte público o de movilidad domiciliaria. Durante ese lapso, hubo, en el mundo, una renovación del arsenal de herramientas utilizables para recabar y analizar información. Esto fue posible no solo gracias a las oportunidades que brindan las nuevas tecnologías, sino también a la acumulación de experiencias en el campo académico.

Durante estos años, la universidad pública no dejó de actualizar los paradigmas más innovadores de la investigación en transporte y movilidad, produciendo aportes metodológicos originales, que impulsaron la formación de investigadores, tanto a nivel nacional como latinoamericano. Esto se tradujo en el desarrollo de nuevas técnicas de estudio –en su mayoría de bajo costo–, utilizables a pequeña escala (por autoridades, organismos o empresas locales) y con resultados incluso a corto plazo, que vienen siendo aplicadas en situaciones concretas. Sin embargo, estas experiencias de investigación se encontraban, hasta ahora, dispersas y con escaso diálogo entre sí, sin un ámbito que permitiera articular su discusión y profundizar en sus fortalezas y debilidades para servir de consulta, tanto a la gestión pública como a la actividad académica.

La necesidad de una gestión eficaz en el sistema de transporte y movilidad actual interpela a las autoridades nacionales, provinciales y municipales.

Para ello, es fundamental potenciar el uso de la nueva información disponible, integrar los estudios actuales y venideros, con coherencia y visión de conjunto, y disponer de metodologías variadas, con herramientas testeadas y operativas, pensadas en forma multidisciplinar, para abordar la problemática bajo diferentes configuraciones sociales y territoriales, a bajo costo y con resultados a corto plazo. El presente manual, ha sido pensado para contribuir a este trabajo, no solo a través de la sistematización de las experiencias existentes, sino también sobre la base de recomendaciones acerca de qué tipos de herramientas resultan más apropiadas de acuerdo a finalidades, contextos territoriales y recursos disponibles.

Lo más atractivo de este material es, tal vez, que no se trata de un análisis abstracto de metodologías, sino que el contenido parte de experiencias de investigación concretas, aplicadas en distintas localidades del país y con base en herramientas diversas, algunas de ellas cuantitativas (como las encuestas de origen y destino de viajes); otras cualitativas (como las etnografías) y también de análisis espacial (como la bitácora digital). Todas ellas orientadas a producir información primaria, mediante el relevamiento directo de datos en campo.

Este manual es el producto de un proyecto de investigación financiado por la *1ra. Convocatoria de Proyectos de Investigación Básica y Aplicada del Programa "Universidad y Transporte Argentino" 2014*, de la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación. Fue ideado y dirigido por Andrea Gutiérrez —coordinadora del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires—. Para su realización, contó con la cooperación de un conjunto de equipos interdisciplinarios de la universidad pública: el propio del Programa Transporte y Territorio, el del Instituto Superior de Urbanismo (ISU) y del Centro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana (CETAM) de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de Buenos Aires (UBA) (responsables Inés Schmidt y Maximiliano Velázquez), el equipo del GII, Movilidad Ambiente y Territorio del Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC) de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) (responsable Laura Aón), el equipo del Laboratorio de Ciencias y Estudios en Cultura y Sociedad (LECyS) de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) (responsable Mariana Chaves) y del Instituto de Altos Estudios Sociales (IDAES) de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) (responsable Ramiro Segura, codirector del proyecto).

La metodología de trabajo se desarrolló a lo largo de talleres presenciales realizados entre 2015 y 2016. En ellos, los investigadores responsables expusieron, junto a sus equipos, las experiencias de investigación, que fueron

discutidas con especialistas de distintas disciplinas. Además de los equipos integrantes del proyecto, en los talleres participaron estudiantes de la Carrera de Geografía de la FFyL-UBA, investigadores de la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ), de la Universidad Nacional General Sarmiento (UNGS) y funcionarios de la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación del Transporte (DNPCT) y del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA). Luego de una puesta en común de consultas y críticas, se realizó una selección de las herramientas analizadas y un conjunto de variables, a partir de las cuales era posible ponerlas en relación. Estas variables fueron once: (1) Razones para utilizarla; (2) Usos recomendables; (3) Recursos requeridos; (4) Tiempo estimado para obtener resultados; (5) Costo de ejecución estimado; (6) Nivel de dificultad; (7) Aspectos sobre la recolección de datos; (8) Aspectos sobre la sistematización de datos; (9) Aspectos sobre el procesamiento de datos; (10) Complementariedad con otras técnicas; (11) Debilidades y aspectos perfectibles.

Sobre la base de los resultados se confeccionó la siguiente matriz comparativa, que busca comunicar de una forma sintética las cualidades de cada una de las herramientas analizadas.

Este manual es el resultado del trabajo descripto. La meta que persigue es relevar qué nuevas herramientas y experiencias de estudio existen en la Argentina, qué usos potenciales tienen, a qué interrogantes responden, cuándo conviene utilizarlas y qué aspectos capturan o no. Porque, a diferencia de lo que por muchos años predominó como creencia en el país —y contribuyó al considerable retraso en la disponibilidad de datos—, la encuesta domiciliaria de origen y destino de viajes no es la única herramienta para producir información en este campo de estudio. Más aún, existen requerimientos de información específicos que solo pueden resolverse con técnicas cualitativas más acotadas o encuestas web más económicas y simples de sistematizar.

Se trata, en suma, de técnicas y herramientas que pueden combinarse de diferentes formas, a sabiendas de que ninguna cubrirá toda la información que requiere la planificación y gestión del transporte y la movilidad. Sin embargo, comprenderlas y conocer su manejo es indispensable para una aplicación eficaz y para saber qué tipo de datos son capaces de proveer y cómo emplearlos. A ese conocimiento, apuntan las siguientes páginas.

Metodología analizada	Encuesta de origen destino	Encuesta de origen destino en dos etapas	Encuesta digital de interceptación	Etnografía urbana	Entrevista de vida cotidiana y movilidad	Historia de viaje	Encuesta web de movilidad y análisis de atractores	Bitácora digital
Finalidades pertinentes	Universos extensos Rasgos generales	Universos extensos Rasgos generales	Universos medianos Rasgos intermedios	Universos pequeños Rasgos de detalle	Universos pequeños Rasgos de detalle	Universos medianos Rasgos de detalle	Universos medianos Rasgos intermedios	Universos pequeños Rasgos de detalle
Contextos territoriales pertinentes	Escala metropolitana Sistemas de transporte diversificados	Escala metropolitana Sistemas de transporte diversificados	Escala sub metropolitana Cualquier escenario de transporte	Escala sub metropolitana Cualquier escenario de transporte	Escala sub metropolitana Cualquier escenario de transporte	Escala sub metropolitana Cualquier escenario de transporte	Escala metropolitana Cualquier escenario de transporte	Escala sub metropolitana Cualquier escenario de transporte
Demanda de recursos	Alta	Alta	Baja	Baja	Media-baja	Media-baja	Media	Media
Tiempo para resultados	Extenso	Extenso	Corto	Extenso	Medio	Medio-corto	Medio	Corto
Costo	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Medio	Bajo
Dificultad general	Alta	Alta	Baja	Media-alta	Media	Media	Media-alta	Baja
Complejidad recolección de datos	Alta	Alta	Baja	Alta	Media	Media	Media-alta	Media
Complejidad sistematización datos	Media	Media	Baja	Media	Media	Media	Media	Media-alta
Complejidad procesamiento datos	Media-alta	Media-alta	Baja	Media-alta	Media-alta	Media-alta	Media-baja	Alta
Complementariedad en campo con otras técnicas	Media	Media	Media-alta	Media	Media-alta	Media-alta	Media	Alta

ENTREVISTA DE VIDA COTIDIANA Y MOVILIDAD

MARIANA CHAVES Y RAMIRO SEGURA

HERRAMIENTA

Entrevista de vida cotidiana y movilidad

DESCRIPCIÓN Y EXPERIENCIA CONCRETA DE UTILIZACIÓN

Se trata de una entrevista individual con uso de guía, realizada a todos los miembros del hogar, en su propia vivienda. Su objetivo es conocer qué actividades hacen todos los días y cómo las significan, dónde se desplazan, cuándo, cómo y con quiénes. Lo que interesa relevar son las cinco dimensiones de la vida urbana: doméstica, aprovisionamiento, vecindad, ocio y tránsito. Posteriormente, se pregunta también por las actividades habituales del fin de semana.

Esta herramienta contribuye a captar la heterogeneidad de experiencias que existen entre habitantes y permite ponderar el lugar de la clase, el género, la edad, el ciclo de vida, la residencia, etc., en la producción y reproducción de esas diferencias y desigualdades.

Fue empleada en el marco del proyecto “La experiencia metropolitana del corredor sur de la RMBA: dominios urbanos, espacialidad y temporalidad en actores sociales con posiciones desiguales en la metrópoli», realizada por la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de La Plata.¹⁰

10. Pueden consultarse resultados obtenidos de la aplicación concreta de la herramienta en: Chaves, Mariana; Segura, Ramiro; Speroni, Mariana; y Cingolani, Josefina (2017) “Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)”. *Revista Transporte y Territorio*, N° 16, pp. 41-67.

Chaves, Mariana y Segura, Ramiro (Eds.) (2015). *Hacerse un lugar. Circuitos y trayectorias juveniles en ámbitos urbanos*. Buenos Aires: Biblos.

RAZONES PARA UTILIZARLA

Es de utilidad para producir conocimiento situado y centrado en la perspectiva del actor/habitante/usuario, con el objetivo de relevar su experiencia cotidiana de movilidad.

El conocimiento puede contribuir al diseño de políticas sociales urbanas, planeamiento estratégico, planeamiento participativo, planificación urbana y políticas de transporte y movilidad. Principalmente a escala local, pero también con incidencia zonal y regional.

USOS RECOMENDABLES

Permite conocer desde la perspectiva del actor/usuario/habitante —en su contexto (conocimiento situado)— las acciones, y, por ende, los movimientos que realiza, para la resolución de todas las actividades de su vida cotidiana y la de su grupo conviviente. También, los sentidos y significados con los que interpreta sus viajes, el análisis que realiza de los sistemas de transporte y uso del espacio y las emociones y sentimientos que experimenta en sus trayectos (incluyendo inmovilidades).

RECURSOS REQUERIDOS

Se requieren entrevistadores, desgrabadores y analistas.

Es necesario contar con entrevistadores con predisposición a realizar trabajo de campo en viviendas, con una escucha atenta y respetuosa, que permita establecer un buen *rapport* con los entrevistados. Interesados en recabar la interpretación del otro, y capacitados para el manejo de la guía de entrevista. Se recomienda una preparación previa.

La cantidad de entrevistadores dependerá de la dedicación horaria y de los contactos que logre establecer. En general, un entrevistador puede realizar dos entrevistas por día, habiendo acordado anteriormente las citas.

El instrumental que se requiere es básico: guía de entrevista impresa o digital, libreta de notas, birome, grabador, pilas, cámara fotográfica (o celular).

La desgrabación de las entrevistas puede ser hecha por los mismos entrevistadores, o bien por otras personas, siempre y cuando se disponga del relato de campo (descripción del lugar, del contexto de entrevista, etc.), además del audio.

TIEMPO ESTIMADO PARA OBTENER RESULTADOS

Es posible obtener resultados al tiempo que van desgrabándose las entrevistas, e ir incrementando la base de datos (textos) a medida que se avance en el campo. Por lo demás, el plazo depende del número de entrevistas que se programen. Para un aproximado de 20 entrevistas, se podría pensar en 5 meses, incluyendo el análisis de los datos.

COSTO DE EJECUCIÓN ESTIMADO

Medio. El mayor costo es la fuerza de trabajo: entrevistadores, desgrabadores y analistas.

Se recomienda pagar por entrevista realizada con su respectivo relato de campo.

NIVEL DE DIFICULTAD

Medio. Se considera que las tres dificultades mayores tienen que ver con la capacitación de los entrevistadores, conseguir los contactos y lograr la aceptación de entrevista.

ASPECTOS SOBRE LA RECOLECCIÓN DE DATOS

La entrevista se realiza en la vivienda-habitación donde tiene domicilio el hogar a entrevistar. Si esto no fuera posible, se aconseja llevarla a cabo en los lugares de trabajo o donde pudiera acordarse el encuentro. El tiempo aproximado de la entrevista es de 60 a 90 minutos.

Es necesario contar con una guía de entrevista previamente testeada, construida de acuerdo al diseño general de la herramienta y con preguntas específicas, conforme a la investigación. El diseño general apunta a que el eje de la narración pase por el relato que el entrevistado hace de un día habitual. No habrá, por lo mismo, una serie fija y rígida de preguntas. Lo que interesa es relevar las cinco dimensiones de la vida urbana identificadas por Ulf Hannerz¹¹ (doméstica, aprovisionamiento, vecindad, ocio y tránsito), para lo cual se deja que el entrevistado

11. Hannerz, Ulf (1993) "Etnógrafos de Chicago". En: Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana. México: FCE.

nos narre su día (y el del resto de los miembros de la vivienda), contando con un conjunto de cuestiones que se quieren conocer y sobre las que es posible preguntar, y repreguntar, a medida que se despliega el relato de la entrevista.

En este caso, la investigación busca conocer un día habitual en la vida cotidiana de cada uno de los miembros de la vivienda, comenzando por el/la entrevistado/a y siguiendo luego con el resto de los integrantes del hogar.

Es necesario acompañar la entrevista con una breve descripción etnográfica de la vivienda, el barrio, el lugar de trabajo y el viaje llevado a cabo por el investigador para su realización. Puede acompañarse con imágenes y ubicación georreferenciada.

La entrevista no se inicia en el momento de llegar a la vivienda, sino cuando se toma contacto con la persona a entrevistar, sea por vía telefónica, celular, redes sociales o mail. Además de establecer la cita, en esa comunicación, se le solicitan indicaciones y recomendaciones de cómo llegar al lugar donde se realizará. En esa misma línea, es importante tener que en cuenta que se requiere un tiempo previo de preparación de la entrevista para contactar a los entrevistados y acordar los encuentros. Esta etapa puede implicar varios intentos. Las entrevistas se irán desarrollando de acuerdo a la disponibilidad del entrevistado.

La muestra de hogares a entrevistar no tiene un tamaño fijo ni preestablecido. Se reconoce un umbral de saturación por regularidades: cuando la información se repite y no agrega un diferencial de valor.

ASPECTOS SOBRE LA SISTEMATIZACIÓN DE DATOS

Las entrevistas se desgraban textuales y completas, en formato .txt o .rtf, generando una base de información que puede ser ingresada y manejada a través de programas como el ATLAS.ti —utilizado en la experiencia de referencia— u otros semejantes (Nudist Vivo, por ejemplo), que permiten el manejo de datos cualitativos en cantidad. La carga de datos requiere codificar palabras o fragmentos de las entrevistas, a fin de que, posteriormente, se puedan formular consultas por código o cruces de códigos y generar informes.

Es importante establecer acuerdos de codificación. Para ello, es clave la discusión metodológica y conceptual sobre los códigos a utilizar, además de la creación de nuevos códigos. Esto requiere una escucha o lectura previa de la masa textual resultante de la desgrabación.

El programa ATLAS.ti, en su versión 7, permite sumar nuevos textos, imágenes o audios a la unidad hermenéutica en uso, así como compartir codificaciones y unificar los avances de codificación e informes, registrados por distintos miembros del equipo (si fuera un análisis colectivo).

ASPECTOS SOBRE EL PROCESAMIENTO DE DATOS

El programa ATLAS.ti (o similares) permite generar distintos tipos de cruces de códigos y variables para la elaboración de informes.

Se recomienda que cada miembro del equipo tome un código o un conjunto-familia de códigos a cargo, convirtiéndose en una especie de «experto» en el procesamiento sobre ese tema. Se discutirán en reuniones de equipo las decisiones y resultados que cada miembro va encontrando, para fomentar cruces, alternativas de interpretaciones, continuidades, discontinuidades, emergencias y regularidades en los hallazgos. Es aconsejable, asimismo, realizar reuniones semanales de equipo para este debate.

COMPLEMENTARIEDAD CON OTRAS TÉCNICAS

Es un buen complemento para la interpretación de los datos conocer otros provenientes del contexto: datos históricos, demográficos y urbanísticos de desarrollo de los barrios y las regiones, así como las dinámicas económicas y políticas locales y regionales.

DEBILIDADES Y ASPECTOS PERFECTIBLES

No permite análisis cuantitativos ni estadísticos. La información satura por regularidades. No hay una indicación sobre la cantidad de entrevistas requeridas.

OTRAS OBSERVACIONES

Ver información complementaria en Anexo.

RESPONSABLES DE LOS EQUIPOS



Andrea Gutiérrez es Licenciada y Doctora en Geografía de la Universidad de Buenos Aires. Es investigadora independiente del CoNICET con sede en el Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, donde dirige el Programa Transporte y Territorio, en el que participa desde 1989. Fue asimismo partícipe en la fundación del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires sobre Transporte (PIUBAT), de la Maestría Interdisciplinaria en Planificación y Gestión de Transporte de la UBA - Secretaría de Transporte de la Nación, y de la Red Universitaria de Transporte (RUT-CIN) de Argentina.



Inés Schmidt es Arquitecta, egresada de la Universidad Nacional de Rosario, con orientación en Diseño Urbano. Es docente e investigadora de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de Buenos Aires (UBA) desde el año 1988, donde integra el Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Es asimismo Coordinadora de Arquitectura, Transporte y Territorio del Centro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana Buenos Aires (FADU-UBA) y directora de Proyectos de Investigación UBACyT. También coordinó Proyectos de Movilidad de distintas escalas, entre ellos el de la Municipalidad de General Pueyrredón.



Laura Cristina Aón es Arquitecta de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), Magíster en medio ambiente y ciudad - Red Alfa Pehuén Universidad de Chile - Escuela de Arquitectura de París La Villete - Universidad Politécnica de Madrid - Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia - Universidad Nacional de La Plata, y doctoranda FAU UNLP. Es miembro del Consejo Directivo del Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido IIPAC-UNLP desde 2009 e investigadora y directora de proyectos del Área de Movilidad desde 2013. Es docente FAU UNLP desde 1997 y docente FI UNLP desde 2016. Es representante FAU UNLP en la Red Universitaria de Transporte (RUT-CIN) de Argentina desde 2015. Ha sido consultor de numerosos estudios territoriales y de transporte. Es impulsora y directora del espacio de trabajo "Observatorio de movilidad del Gran La Plata" de L2 IIPAC FAU UNLP, 2017.



Mariana Chaves es Antropóloga. Investigadora CONICET. Directora del Laboratorio de Estudios en Cultura y Sociedad (LECyS) de la Facultad de Trabajo Social (FTS), Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Profesora de grado en Facultad de Ciencias Naturales y Museo y FTS, UNLP y de posgrado en UNTREF, UNSL y UNLP. Miembro de la Red Universitaria de Transporte (RUT-CIN) y de la Red de Investigadoras/es en Juventudes Argentina (ReIJA). Ha sido consultora de organismos nacionales e internacionales.



Maximiliano Augusto Velázquez es Sociólogo y especialista en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Docente de grado y posgrado en la UBA, Universidad de la Marina Mercante y la Escuela Superior Técnica del Ejército Argentino. Investigador del Centro de Estudios de Transporte

Área Metropolitana del Instituto Superior de Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires en Transporte (PIUBAT). Es miembro del Comité Ejecutivo de la Red Universitaria de Transporte (RUT-CIN), de Argentina. Es consultor de movilidad y transporte en diversas jurisdicciones gubernamentales.



Ramiro Segura es Licenciado en Antropología (UNLP) y Doctor en Ciencias Sociales (UNGS/IDES), con un Postdoctorado en la Freie Universität (FU) de Berlín. Es investigador adjunto del CoNICET con lugar de trabajo en el Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín (IDAES/UNSAM), donde también se desempeña como Profesor de Estudios Sociales Urbanos y coordinador del Núcleo de Estudios Urbanos. Asimismo, es Profesor Titular en la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de La Plata, donde integra el Laboratorio de Estudios en Cultura y Sociedad (LECyS).



Sebastián Anapolsky es especialista en desarrollo urbano y transporte. Actualmente es consultor independiente, brinda asesoramiento y asistencia técnica y realiza estudios analíticos junto a gobiernos, ciudades y organismos internacionales. Trabajó para la ex Secretaría de Transporte de la Nación como Coordinador del Área de Estudios Preliminares y Monitoreo en la gestión y desarrollo de proyectos de movilidad y de infraestructura urbana. Fue también responsable de la elaboración de encuestas de movilidad en ciudades argentinas. Recibió maestrías en planificación urbana y regional y en política pública de la Universidad de Michigan, Ann Arbor y una licenciatura en Ciencias Políticas de la Universidad de Buenos Aires, Argentina.