

Movilidad de la comunidad de la UNCUYO en tiempos de cuarentena

Informe de la consulta realizada durante el Aislamiento social, preventivo y obligatorio.

Programa de Movilidad Sostenible
Mayo de 2020

Autoras:

Lic. Martina Lewin Hirschhorn

Lic. Yasmín Vergara





Índice

Presentación	2
Resultados de la consulta	4
Aspectos generales	4
Trabajo y estudio	4
Preguntas sobre desplazamientos	5
Desplazamientos por estudio a la UNCUYO	5
Desplazamientos por trabajo a la UNCUYO	7
Desplazamientos por trabajo fuera de la UNCUYO	9
Desplazamientos para ir de compras	11
Desplazamientos por ocio (deportes, visitas, etc.)	12
Desplazamientos para el cuidado de personas a cargo	14
Desplazamientos para llevar/recoger hijos para actividades cotidianas (colegio, extraescolares, etc.)	16
Pregunta de opinión	17
Comentarios generales	19
Conclusiones	19

Consulta sobre movilidad hacia y desde la UNCUYO en cuarentena

Presentación

El año 2020 nos encuentra ante una situación única: un virus con una alta tasa de contagio para la población humana (en comparación con virus similares), ha detenido la mayoría de las actividades del mundo. Toda la atención y las acciones en nuestro planeta se encuentran focalizadas en minimizar el impacto negativo que tiene en la salud de las personas. Mientras algunas tareas esenciales continúan realizándose como antes (o incluso, en mayor medida) como las relacionadas con la atención de la salud, la recolección de residuos, el comercio minorista de alimentos y el transporte público, la mayoría de las actividades fueron suspendidas o adaptadas para ser realizadas a distancia. Esto trajo como consecuencia una importante disminución en la movilidad de las personas.

En Argentina se decretó el Aislamiento social, preventivo y obligatorio¹ (ASPO) el 20 de marzo, que estableció que solo las personas que trabajan en las actividades consideradas esenciales, pudieran salir de sus casas. Esto redujo el movimiento de la población a un 10% de un día para el otro. Con el paso del tiempo, las provincias con pocos o nulos casos de contagios comenzaron a reabrir otros tipos de actividades económicas y recreativas y las situaciones dentro del país se fueron diversificando. Sin embargo, no hay dudas de que entre el 20 de marzo y hoy, la movilidad no ha vuelto a ser igual que antes. Y tampoco quedan dudas de que los hábitos respecto de la movilidad cambiarán de ahora en más, tanto por las medidas que tomen los gobiernos, como por las decisiones individuales.

Estos cambios en la movilidad de las personas están siendo analizados a diferentes escalas y con una amplia variedad de herramientas y metodologías. Un ejemplo interesante, por la gran cantidad de datos involucrados es el de la empresa Google, que analizó los movimientos de los teléfonos celulares, diferenciando las causas de esos movimientos. A partir de ello, se presentan gráficos a escala país y escala provincial (o estadual, departamental, etc., según corresponda) donde se muestra cómo aumentaron o disminuyeron los traslados de las personas según el tipo de lugar al que se dirigen (recreación, casas particulares, trabajos, compras cotidianas, etc.), a lo largo del período de cuarentena.

¹Para más información, ver el Boletín Oficial. Disponible en:
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227042/20200320>

Desde el Programa de Movilidad Sostenible del Instituto Multidisciplinario de Ciencias Ambientales (ICA UNCUYO), nos propusimos generar datos propios que resulten útiles para comprender cómo impacta el fenómeno actualmente en los hábitos de movilidad de las personas que habitan la Universidad y aventurar posibles respuestas para la movilidad futura. Para esto, hemos puesto en marcha una consulta a toda la comunidad de la Universidad Nacional de Cuyo para indagar sobre sus movimientos cotidianos pasados, en la cuarentena y su expectativa de futuro. En este caso, incluimos preguntas respecto del cambio en los modos de traslado, además de las causas.

La consulta se realizó entre los días 13 de mayo al 1 de junio. En Mendoza, este período correspondió con la fase 4: reapertura progresiva. Algunas de las características de la fase con más relevancia en la movilidad de las personas fueron²:

- Salidas breves de esparcimiento, sin alejarse más de 500 metros de la residencia, con una duración máxima de 60 minutos en horario diurno y hasta las 19 hs. No se podía usar transporte público o vehicular y se debía guardar el distanciamiento físico entre peatones no menor a dos metros. En caso de menores de 12 años, debían realizar la salida en compañía de una persona mayor.
- Para desplazamientos desde y hacia los lugares, en viajes cortos, se recomendaba caminar o utilizar bicicleta para contribuir a liberar espacio en el transporte público y así permitir que quienes no tuvieran otra alternativa de traslado pudieran utilizar el sistema público de transporte.
- Sistema de turnos para la asistencia a los distintos comercios, locales y/o estudios:
 - Las personas cuyos documentos finalizan en 1, 2, 3, 4 y 5 podrán asistir a los comercios habilitados solo los días lunes, miércoles y viernes, en horario de 8 a 18 hs. Los días domingos, en caso en que tal actividad se realice, se autoriza en horario de 8 a 13 hs.
 - Las personas cuyos documentos finalizan en 6, 7, 8, 9 y 0 podrán asistir a los comercios habilitados solo los días martes, jueves y sábados, en horario de 8 a 18 hs. Los días domingos, en caso en que tal actividad se realice, se autoriza en horario de 13 a 18 hs.

Quedaban exceptuados de esta limitación los turnos médicos, odontológicos y/o cualquier tipo de prestación de salud debidamente fundada, como así también la compra en farmacias.

- Apertura del comercio en general.
- Reuniones familiares se permitían solo los días sábados, domingos y feriados, de 9 a 23 horas. En este caso en particular, sin limitaciones por la terminación del DNI.
- Restricciones del transporte público de media y larga distancia: sólo se encontraban habilitados los servicios departamentales, sin frecuencias hacia el Gran Mendoza. De forma excepcional, se podían realizar servicios

²Para más información, ver el Decreto provincial N° 563. Disponible en: https://boe.mendoza.gov.ar/publico/pdf_pedido/9b83d06d2432ee034f11106c7a82f704f2e581bb93

interdepartamentales y hacia el Gran Mendoza, únicamente para trasladar al personal de salud, personal perteneciente a las fuerzas de seguridad, las personas y un acompañante con turnos médicos previamente asignados y quienes debían trasladarse para el cuidado de familiares internados en hospitales o centros asistenciales.

El formulario fue difundido de manera digital por redes sociales de la Universidad y cadenas de correo electrónico y alcanzó un total de 297 respuestas. Compartimos los resultados en este informe.

Resultados de la consulta

Aspectos generales

- 297 personas respondieron la consulta. Del total, el 77% de las mismas corresponde a personas que se autoperciben como mujeres, el 22% a varones y el 1% se identificó como trans/travesti/no binarie.
- El 85 % de las personas que respondieron se encuentra en el rango etario de 18 a 34 años.
- El 90% de las respuestas corresponden a personas que viven habitualmente en el Gran Mendoza: el 24%, en la Ciudad de Mendoza y el 66% en los otros 5 municipios (Guaymallén, Godoy Cruz, Las Heras, Maipú y Luján de Cuyo). El 8% son de municipios del este (Rivadavia, General San Martín y Junín). El restante 2% se compone de respuestas provenientes de Lavalle, San Rafael, Tunuyán y General Alvear.
- El 94% de las personas consultadas estaba realizando el Aislamiento social, preventivo y obligatorio en su lugar de residencia habitual al momento de responder.

Trabajo y estudio

- De las personas que respondieron, un 70% solamente estudiaba en la UNCUYO antes del ASPO, mientras que otro 14% estudiaba en la UNCUYO y trabajaba en ella o fuera.
- Un 14% solamente trabajaba en la UNCUYO. El 8% trabajaba fuera de la UNCUYO, además de trabajar y/o estudiar ahí también.
- Sobre la pregunta “En caso de que estés trabajando durante el ASPO, ¿bajo qué modalidad lo hacés?”, de un total de 122 respuestas, el 77% respondió que

lo hace de manera remota, el 18% de manera presencial y el 5% restante, combina ambas modalidades.

Preguntas sobre desplazamientos

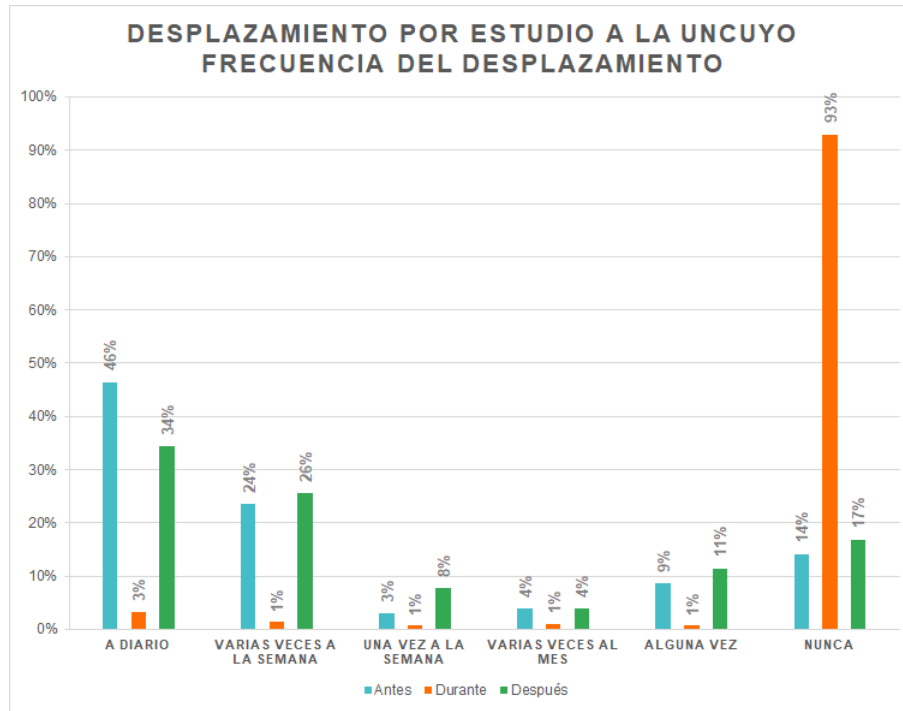
Se consultó a las personas por la frecuencia y el modo de sus desplazamientos hacia la UNCUYO por estudio o por trabajo y hacia la realización de otro tipo de actividades cotidianas. Los resultados se presentan a continuación, combinando las respuestas sobre el antes, el durante y cómo imaginan el después del ASPO.

Desplazamientos por estudio a la UNCUYO

Frecuencia:

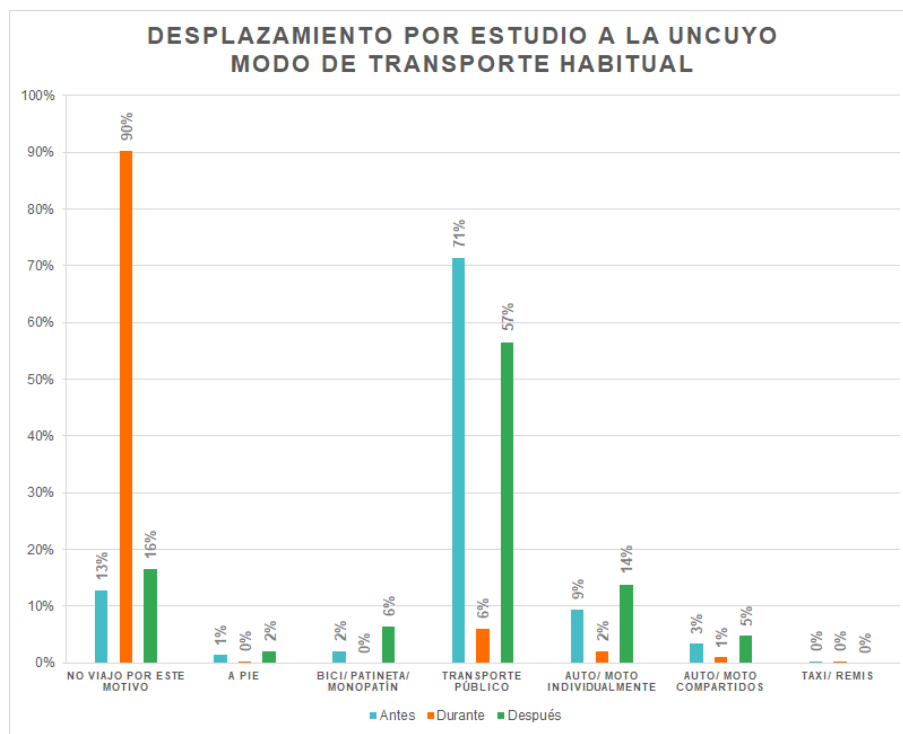
- Entre los desplazamientos que se realizaban antes del ASPO y los que se prevé que se realizarán después, hay una notoria disminución (12%) de los desplazamientos “a diario”. Esto significa que las personas prevén que las modalidades de cursada cambiarán de modo tal que puedan comenzar a ir menos veces en la semana (o incluso, ir algunas veces por mes). La opción “nunca” también aumentó, dando lugar a la posibilidad de que estén considerando que las materias continuarán dictándose a distancia o que piensen que dejarán de cursar en la Universidad. Sin embargo, los desplazamientos que se realizarán después “varias veces a la semana”, “una vez por semana”, o “alguna vez”, se prevé que van a aumentar con respecto a los que se realizaban antes del ASPO.
- Por su parte, la frecuencia del durante nos permite visualizar que el 93% de las personas que estudian en la Universidad no está teniendo actividades presenciales. El 7% restante podría explicarse por las actividades de mantenimiento, especialmente en lo que refiere a laboratorios, y por algunas que se están realizando para atender a las contingencias del COVID-19, como lo es el centro de atención telefónica provincial, al que se sumaron estudiantes de la carrera de Medicina³.

³ Para más información, ver nota “Estudiantes de la FCM atenderán el Call Center provincial de COVID-19” del 25 de marzo de 2020. Prensa, Facultad de Ciencias Médicas, UNCUYO. Disponible en: <http://fcm.uncuyo.edu.ar/estudiantes-de-la-fcm-atenderan-el-call-center-provincial-de-covid-19>



Modo:

- Entre las prácticas cotidianas antes del ASPO y las que se imaginan para después, un 14% considera que dejará de viajar en transporte público, que se repartirá principalmente entre el uso individual del auto o la moto, el uso de bicicletas, patinetas o monopatines y el dejar de desplazarse por ese motivo. Es decir, se espera utilizar más los modos de transporte individual. Un pequeño porcentaje prevé comenzar a compartir el auto o caminar.
- Durante el ASPO el uso del transporte público sigue siendo mayoritario aunque, en proporción, aumenta considerablemente el uso del auto particular.



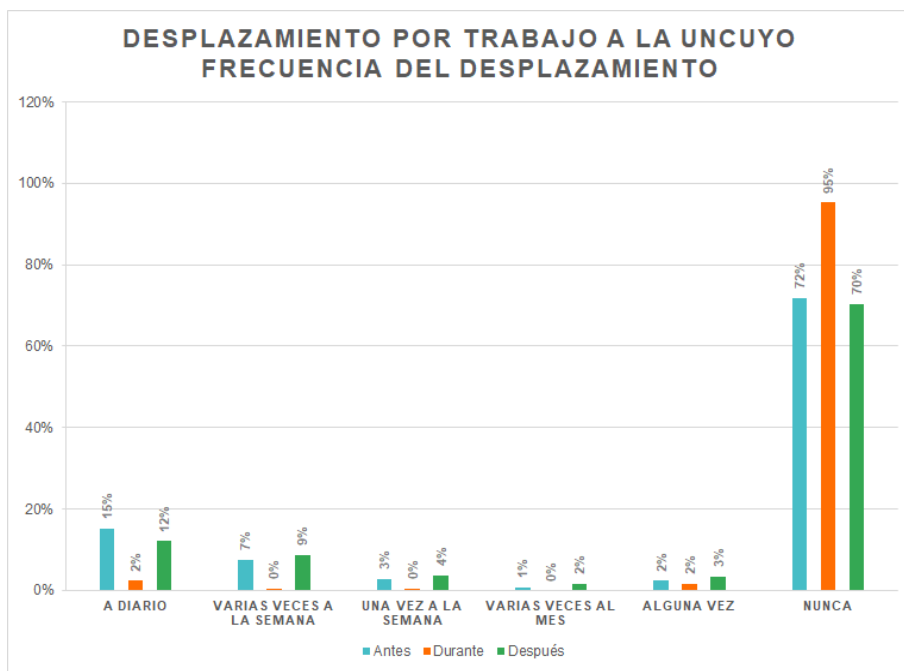
Desplazamientos por trabajo a la UNCUIYO

Frecuencia:

- Entre los desplazamientos que se realizaban antes del ASPO y los que se prevé que se realizarán después, se produce una disminución del 3% en los desplazamientos diarios y un aumento en las otras frecuencias. Posiblemente, esto tenga relación con la previsión de una vuelta a los lugares de trabajo de manera escalonada y una posible combinación entre trabajo presencial y remoto.
- Sí se observa una disminución casi total de desplazamientos por trabajo durante el ASPO, que tiene concordancia con la resolución n°298 del Rectorado, que permitió al personal dejar de asistir a sus lugares de trabajo, salvo excepciones en Salud y Medios y habilitó el teletrabajo⁴.

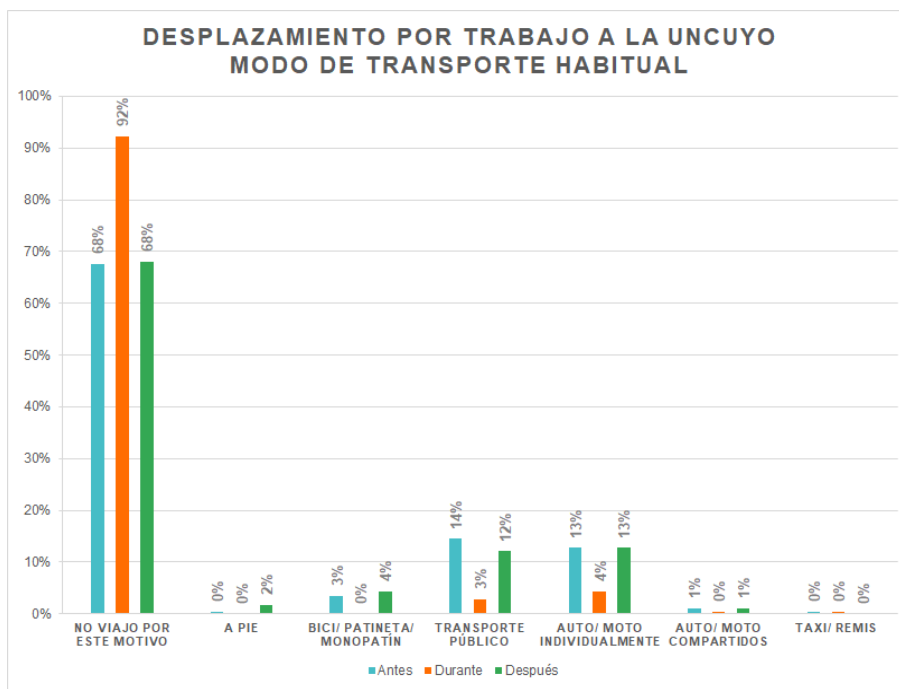
⁴ Para más información, ver nota "Con una resolución, el Rectorado permitió que el personal deje de asistir a sus lugares de trabajo hasta el 31 de marzo inclusive, salvo excepciones en Salud y Medios. Se habilita el teletrabajo.", del 19 de marzo de 2020. Prensa UNCUIYO. Disponible en:

<http://www.uncuyo.edu.ar/relacionesinternacionales/con-una-resolucion-el-rectorado-permitio-que-el-personal-deje-de-asistir-a-sus-lugares-de-trabajo-hasta-el-31-de-marzo-inclusive-salvo-excepciones-en-salud-y-medios-se-habilita-el-teletrabajo>



Modo:

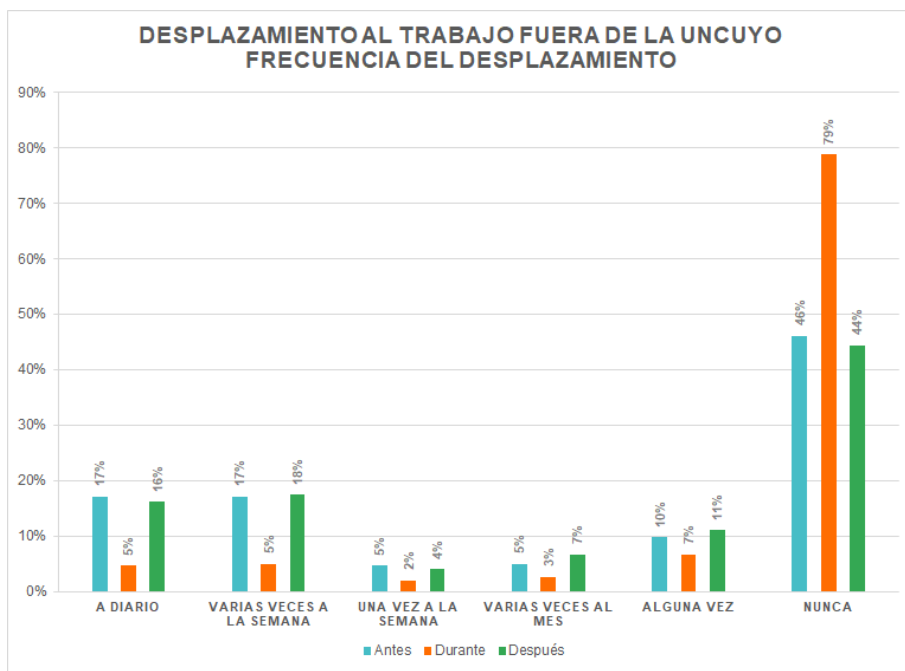
- Se nota una leve disminución en el transporte público, entre quienes lo usaban antes del ASPO y quienes lo piensan usar después. Eso se explica por la previsión de comenzar a caminar o utilizar bicicletas, patinetas o monopatines, mientras que el auto o la moto, ya sea de forma individual o compartida, mantienen el mismo porcentaje antes y después.
- Comparado con el antes, en el durante aumentó la proporción de personas que se movilizan en auto o moto, en comparación con quienes lo hacen en transporte público.



Desplazamientos por trabajo fuera de la UNCUIYO

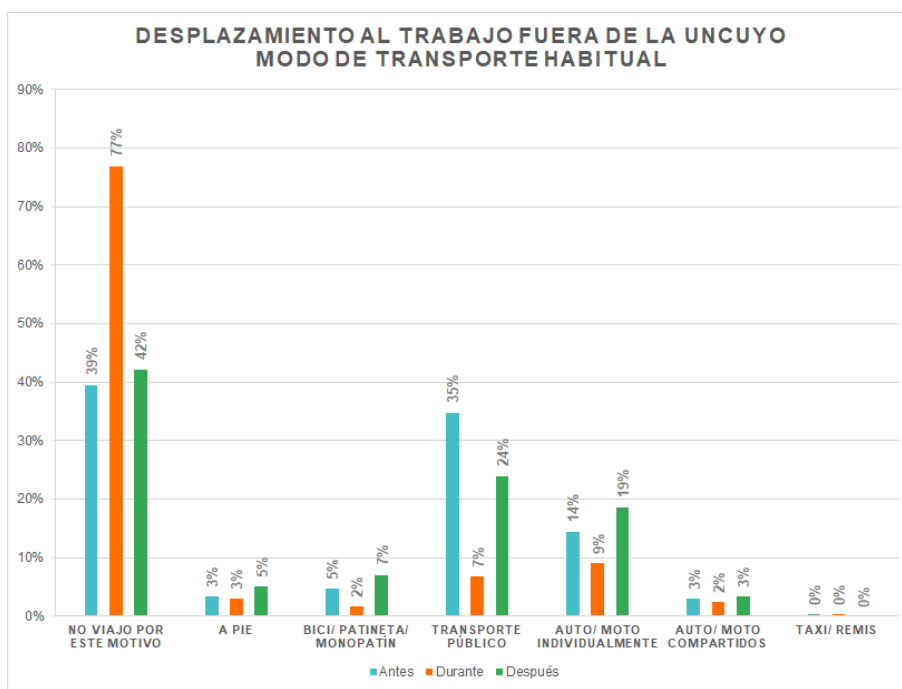
Frecuencia:

- Entre los desplazamientos que se realizaban antes del ASPO y los previstos para después, las personas no esperan grandes cambios.
- Puede apreciarse una clara disminución en la frecuencia de desplazamientos durante el ASPO. Esto puede implicar trabajo remoto o suspensión de las tareas, considerando que la opción “nunca” se mantiene prácticamente igual entre el antes y el después. La diferencia del 2% entre estos dos podría deberse a varias razones: finalización de esas tareas (por despidos o por decisión propia) o por cambio de modalidad presencial a remota.



Modo:

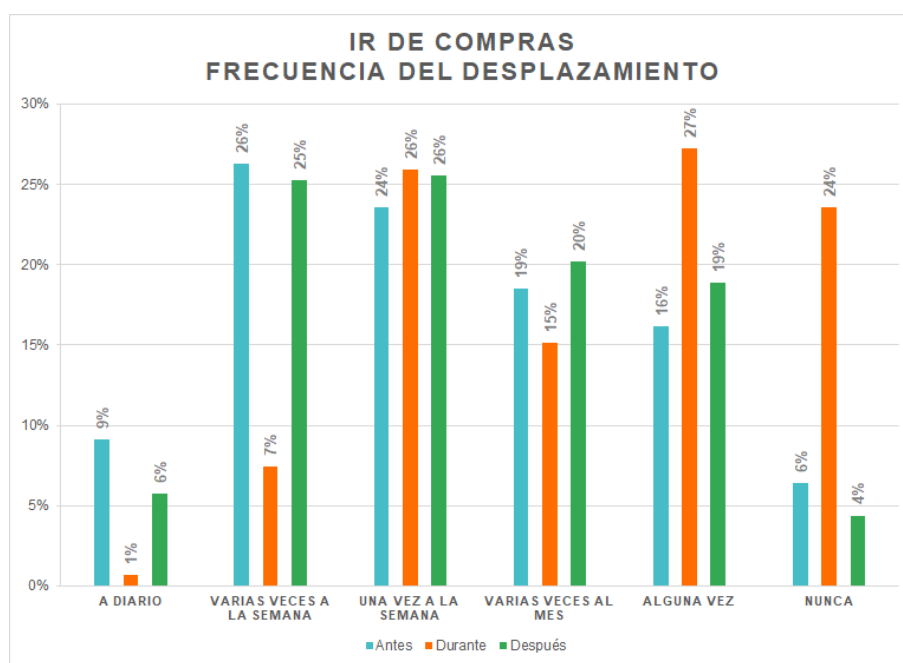
- Entre los hábitos antes del ASPO y las que se imaginan para después, un 11% considera que dejará de viajar en transporte público, que se repartirá principalmente entre el uso individual del auto o la moto, el uso de bicicletas, patinetas o monopatines y la caminata.
- Durante el ASPO disminuye notoriamente el uso del transporte público (que antes era el modo más usado) y también el de la bicicleta, patineta o monopatín. Toman su lugar el auto o moto individuales.



Desplazamientos para ir de compras

Frecuencia:

- Entre los desplazamientos que se realizaban antes del ASPO y los previstos para después, se espera una gran diferencia en los hábitos. Disminuyen las opciones de movilizarse “a diario” y “varias veces a la semana” y aumentan “una vez a la semana”, “varias veces al mes” y “algunas veces”.
- Durante el ASPO las prácticas muestran la misma tendencia pero más marcada. Solo un 1% de las personas dice ir a hacer compras diariamente y un 7% lo hace varias veces a la semana. Las opciones de “una vez a la semana” y “alguna vez” son las más elegidas, junto con la opción “nunca” que pasó del 6% en el antes a un 24% en el durante. Esto último puede deberse a la redistribución de tareas en el hogar (donde una única persona -que no es quien responde esta consulta- toma el rol de ir a hacer las compras), a una mayor planificación de la tarea (que evita la necesidad de ir varias veces a compras) o a la realización de compras por teléfono o internet, con entrega a domicilio.

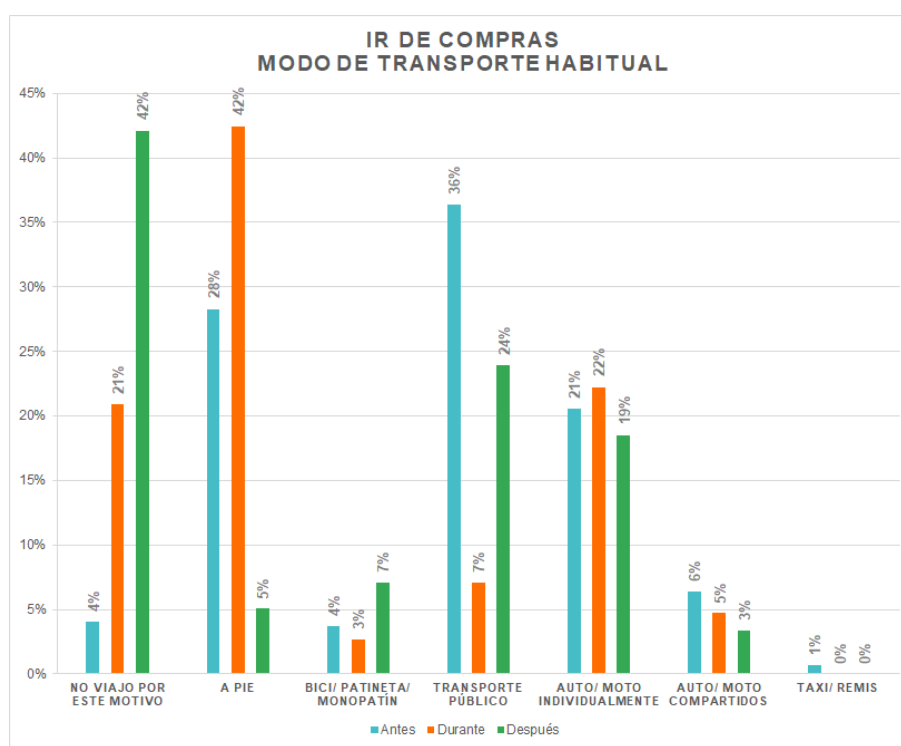


Modo:

- Entre las prácticas cotidianas antes del ASPO y las que se prevén para después, el uso del transporte público y de la caminata disminuyen considerablemente y, en menor medida, el del auto o moto particulares y compartidos. El único que aumentaría, un 3%, sería el uso de bicicletas,

patinetas o monopatines. Esta disminución general se explica por el aumento del 4% al 42% de la respuesta “no viajo por este motivo”. Coincidentemente con la pregunta sobre frecuencia de desplazamiento, muchas personas piensan dejar de moverse por este motivo después del ASPO.

- Durante el ASPO disminuye notoriamente el uso del transporte público (que antes era el modo más usado) y toman su lugar el auto o moto individuales pero, principalmente, los traslados a pie. Esto puede explicarse por la priorización gubernamental de los comercios de cercanía. También aumenta en un gran porcentaje la opción “no viajo por este motivo”, que explica la disminución en casi todos los modos.

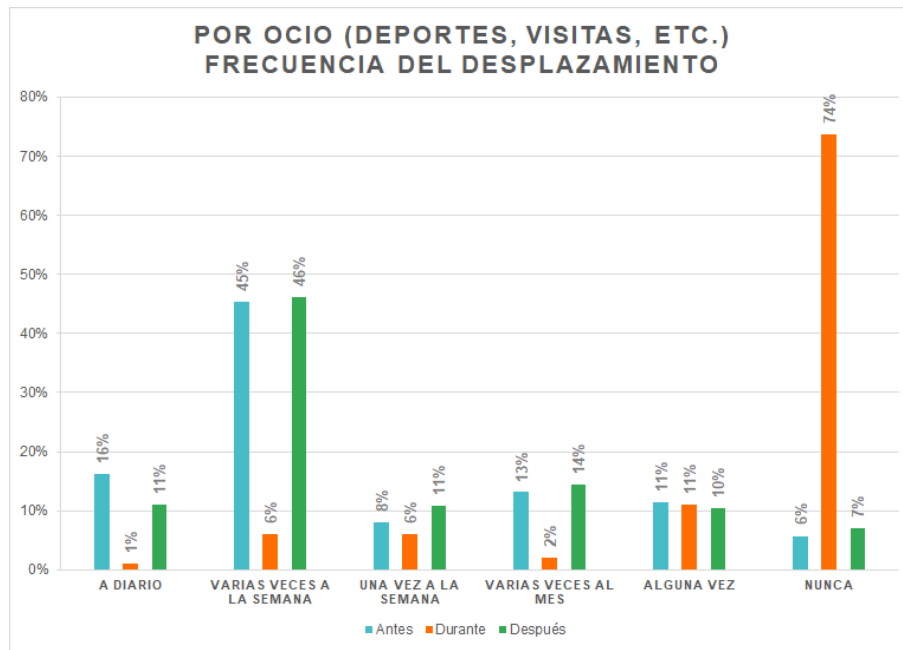


Desplazamientos por ocio (deportes, visitas, etc.)

Frecuencia:

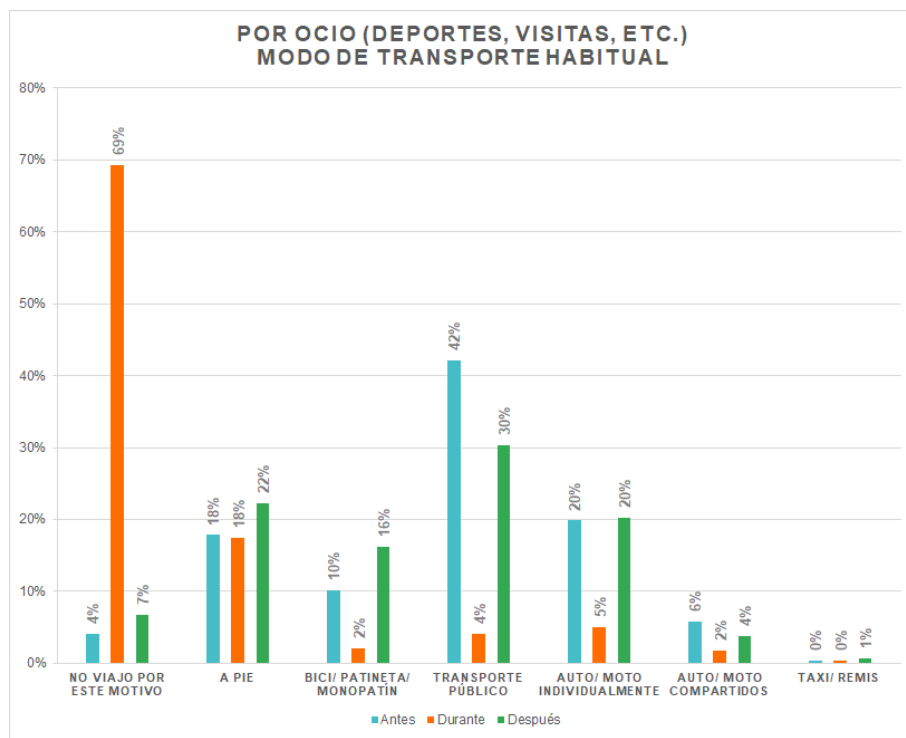
- Las personas que respondieron no proyectan grandes cambios en sus movimientos habituales por ocio luego del ASPO. El único cambio significativo parece ser la disminución de un 5% en los desplazamientos “a diario”, que se reparten entre las opciones de “varias veces a la semana” o “varias veces al mes”.
- Durante el ASPO, la opción “nunca” aumenta al 74% (desde un 6% en el antes). Esto se podría explicar por la normativa provincial vigente al momento de realización de la consulta, que prohibía los encuentros que no fueran

familiares, y la nacional, que impedía la realización de actividades culturales, recreativas, deportivas o religiosas.



Modo:

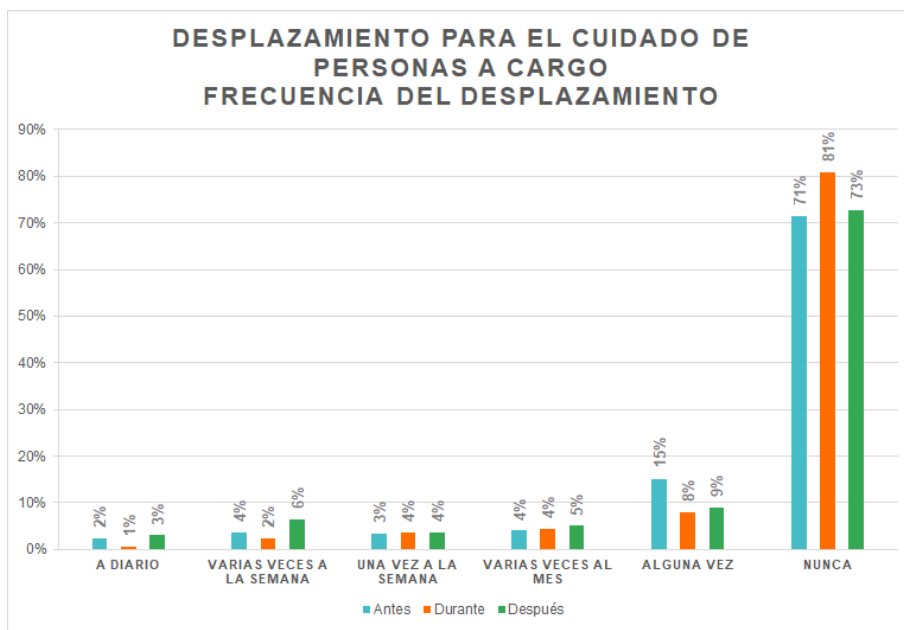
- Entre las prácticas cotidianas antes del ASPO y las que se prevén para después, el uso del transporte público disminuye considerablemente (un 12%), mientras aumentan los traslados a pie y en bicicleta, patineta o monopatín. A su vez, aumenta un 3% la opción “no viajo por este motivo”.
- Durante el ASPO, la opción más seleccionada es “no viajo por este motivo”, que se explica del mismo modo que el “nunca” respecto de la frecuencia.



Desplazamientos para el cuidado de personas a cargo

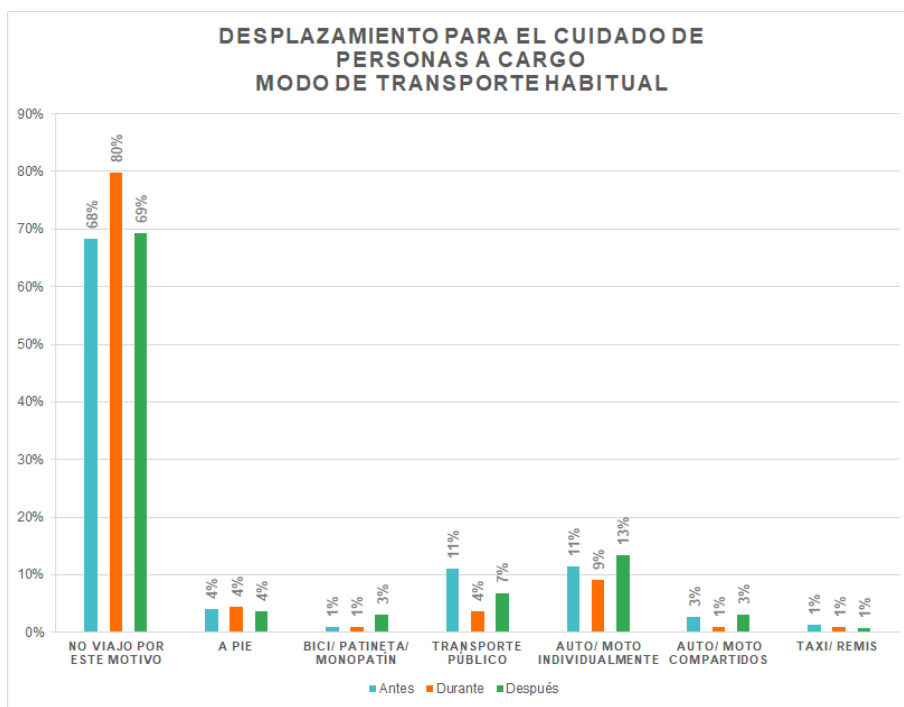
Frecuencia:

- Una gran parte de las personas que respondieron la consulta no tiene personas a cargo, como puede desprenderse de la mayoritaria respuesta “nunca”. De las que sí, se esperaría que aumente la frecuencia luego del ASPO, por el aumento de las opciones “a diario” y “varias veces a la semana”.
- Durante el ASPO, disminuyó la frecuencia de desplazamientos por cuidado de personas a cargo en las opciones “a diario”, “varias veces a la semana” y “alguna vez”; mientras que en la opción “una vez a la semana” aumentó y “varias veces al mes” se mantuvo igual respecto a antes del ASPO.



Modo:

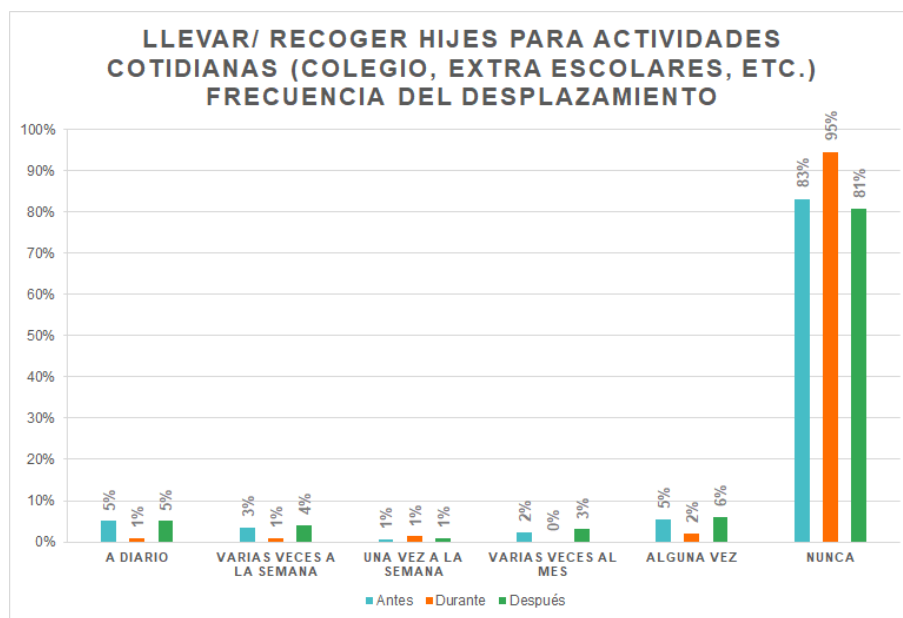
- Entre las prácticas cotidianas antes del ASPO y las que se prevén para después, el uso del transporte público disminuye, mientras aumentan los traslados en bicicleta, patineta o monopatín y en auto o moto particular.
- Durante el ASPO, la opción que más aumenta es “no viajo por este motivo”. De las demás, el uso de auto o moto particular es la que crece significativamente, mientras que la que más disminuye es la del transporte público.



Desplazamientos para llevar/recoger hijos para actividades cotidianas (colegio, extraescolares, etc.)

Frecuencia:

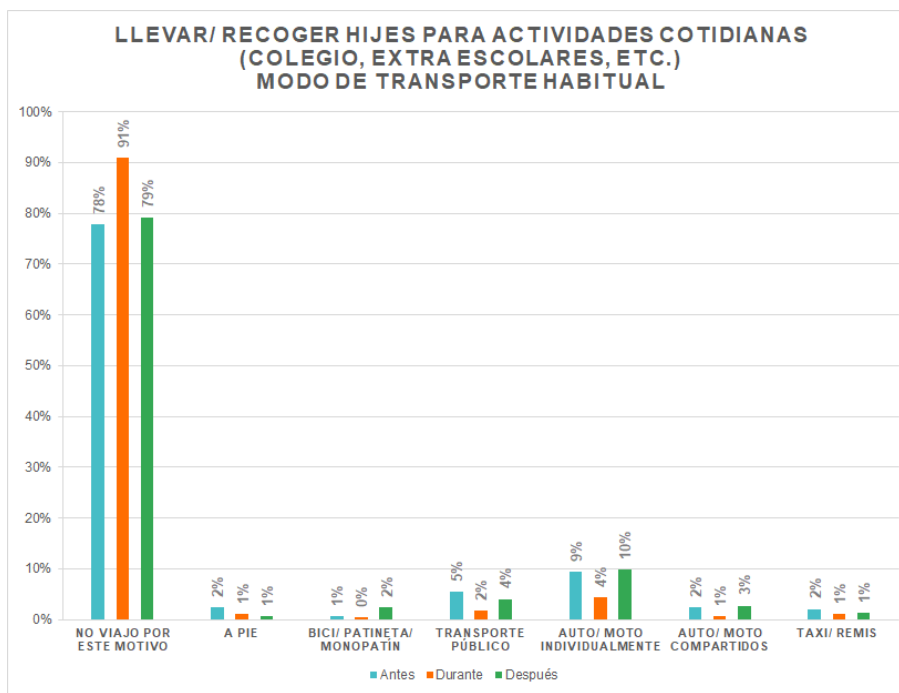
- La mayoría de las personas que respondieron la consulta no se desplazan por este motivo, como puede desprenderse de la mayoritaria respuesta “nunca”. De las que sí, no se esperan grandes cambios luego de la cuarentena en la frecuencia en que lo hacen.
- Durante el ASPO, los movimientos de este tipo son prácticamente nulos. Esto se explica por la normativa vigente al momento de realización de la consulta, que estableció la suspensión del dictado de clases presenciales en los niveles inicial, primario, secundario en todas sus modalidades, e institutos de educación superior⁵ y el cierre de clubes y gimnasios, ya mencionado.



Modo:

- Entre las prácticas cotidianas antes del ASPO y las que se prevén para después, los modos que disminuyen son el transporte público y la caminata, mientras que aumentan el uso de auto o moto de manera particular o compartida y el de bicicleta, patineta o monopatín.
- Durante el ASPO, la opción que más aumenta es “no viajo por este motivo”. De las demás, el uso de auto o moto particular es más se utiliza, mientras que el que más disminuye, respecto del antes, es el transporte público.

⁵ Para más información: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/226752/20200316>



Pregunta de opinión

Se realizaron algunas preguntas de opinión para indagar más sobre las previsiones y expectativas de las personas.

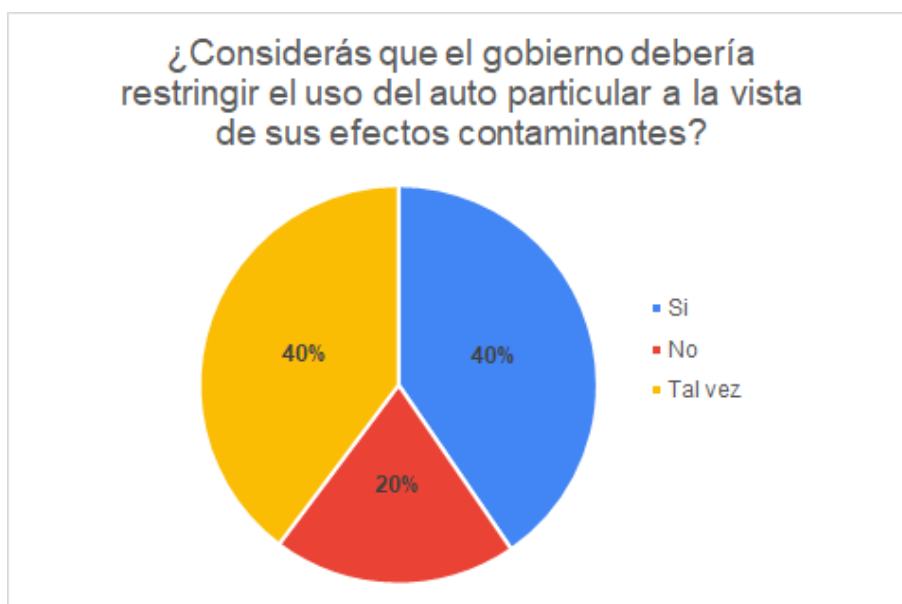
Pregunta: “En caso de que vayas a cambiar de modo DESPUÉS del ASPO, ¿por qué lo harías?”. Esta pregunta muestra las principales preocupaciones de quienes respondieron:

- Más de la mitad de las personas respondió que lo haría “por miedo al contagio”.
- Un tercio de las respuestas incluyó la opción de que cambiaría de modo porque la oferta de transporte es nula o insuficiente o porque no se adapta a sus horarios.
- El resto de las opciones (“para disminuir costos”, “por menos congestión” y “para adquirir hábitos más saludables”) también aparecieron muchas veces.
- Entre quienes utilizaron la opción libre “Otro”, la mayor parte de las respuestas giró en torno a la imposibilidad de dejar de usar el transporte público, por diferentes motivos.

Pregunta: “¿Considerás que el gobierno debería restringir el uso del auto particular a la vista de sus efectos contaminantes?”

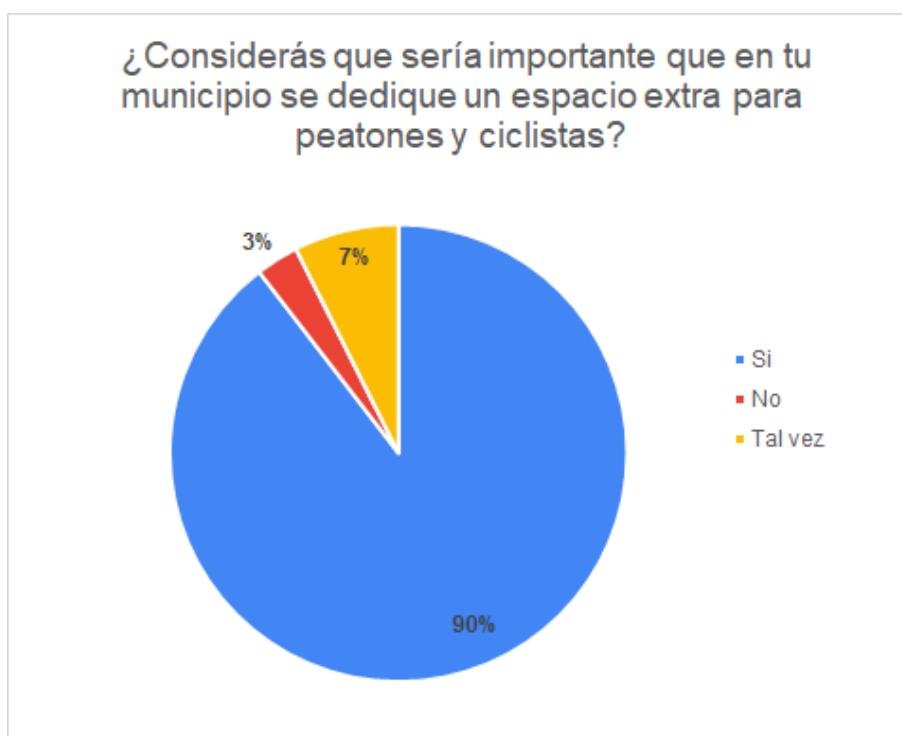
- Solamente un 20% respondió que no. Mientras que el 40% respondió que está de acuerdo, otro 40% respondió que “tal vez”. Esto puede significar que esas

personas estarían de acuerdo con que el gobierno restringiera el uso del auto particular, dependiendo de cuáles fueran las medidas a tomar.



Pregunta: “¿Considerás que sería importante que en tu municipio se dedique un espacio extra para peatones y ciclistas?”

- Solo el 3% de quienes respondieron considera que no es importante que se implementen estas medidas.



Comentarios generales

La última pregunta del cuestionario fue abierta, dejando espacio para comentarios. La mayoría de los mismos estuvieron orientados a dos temas: uso de bicicletas y del transporte público.

Respecto de las bicicletas, la mayoría de los comentarios giró en torno a la necesidad de extender la red de ciclovías en la ciudad y, particularmente, de que esta infraestructura se incorpore en las inmediaciones y el interior del campus universitario, que hoy resulta nula. Se mencionó, varias veces también, la necesidad de que se instalen lugares de guardado seguro de bicicletas; su inexistencia parece estar desincentivando el uso de las mismas, en muchos casos. Entre otras propuestas, apareció la posibilidad de incorporar más cantidad de bicicletas a las estaciones del sistema público y la necesidad de establecer subsidios para la compra de bicicletas a quienes estudian en la UNCUYO.

Una gran cantidad de comentarios tuvieron que ver con las condiciones del transporte público. Muchas personas coinciden en la voluntad de utilizar el servicio, pero entienden que la real posibilidad de utilizarlo luego del ASPO estará sujeta a las medidas gubernamentales relacionadas con la frecuencia y los recorridos. Se menciona varias veces el hecho de que, previamente a la cuarentena, los colectivos ya encontraban su capacidad colmada, por lo que sería necesario aumentar la frecuencia para poder respetar el distanciamiento necesario entre las personas, en este nuevo contexto. Se propuso varias veces la posibilidad de que existieran líneas de colectivo que hagan recorridos únicamente desde y hacia la Universidad.

Por último, varias personas mencionaron la posibilidad de dar mayor lugar al uso compartido del auto, proponiendo la implementación de algún sistema impulsado por la Universidad.

Conclusiones

La consulta realizada aportó algunos datos interesantes para comprender cómo se movilizaban las personas relacionadas con la UNCUYO antes del ASPO, durante (particularmente, en la fase de reapertura progresiva) y cómo creen que lo harán en el futuro.

Respecto de las frecuencias de los desplazamientos, se observan algunos puntos en común entre los movimientos por los diferentes motivos. Durante el aislamiento, prácticamente no se observan desplazamientos por *estudio o trabajo a la UNCUYO* o por *trabajo fuera de la Universidad*. Esto responde a que las clases dejaron de realizarse de manera presencial y pasaron a dictarse a distancia, mientras que

muchos trabajos continuaron realizándose de manera remota⁶. En los tres casos se prevé una disminución de los traslados a diario, aunque mayoritariamente entre quienes se movilizan a la UNCUYO por estudio, por lo que podemos suponer que las personas esperan que la modalidad de estudio (y, en segundo lugar, de trabajo en la UNCUYO) combine a futuro actividades presenciales y a distancia.

Con respecto a los traslados por *ocio*, la opción “nunca” también tuvo la mayor (y muy alta) frecuencia durante el ASPO, mientras que le siguió la opción de “alguna vez”. Considerando que las frecuencias de desplazamiento por este motivo eran altas antes, puede observarse que, más allá de las restricciones para salir día por medio, la mayoría de las personas decidió no hacerlo o hacerlo muy esporádicamente. A futuro, no parecieran cambiar mucho los hábitos respecto del antes, aunque sí disminuiría la frecuencia de quienes salían a diario.

El caso de los desplazamientos por *compras* resulta muy interesante de observar, ya que el abastecimiento de los hogares nunca puede detenerse por completo. Tal vez, por esta razón, es el motivo de desplazamiento cuyos hábitos parecería que más cambios tendrán a futuro. A este respecto, disminuyeron drásticamente las opciones de movilizarse “a diario” y “varias veces a la semana” y aumentaron “una vez a la semana”, “varias veces al mes” y “algunas veces” durante y después del ASPO. Las opciones de “una vez a la semana” y “algunas veces” fueron las más elegidas y son una clara muestra de que las personas han debido comenzar a planificar mejor sus salidas para hacer compras. La importancia que tiene la opción “nunca” en el durante, tiene también su explicación en los cambios de hábitos. Hemos aventurado posibles explicaciones, tales como: la redistribución de tareas en el hogar (donde una única persona -que no es quien responde esta consulta- toma el rol de ir a hacer las compras) y la realización de compras por teléfono o internet, con entrega a domicilio.

Si bien entre quienes respondieron la consulta son pocas las personas que realizaban movimientos por *cuidado de personas a cargo o para traslado de niños* a sus actividades habituales, este número disminuyó aún más durante el aislamiento. En el primer caso, sufrió una disminución importante el número de personas que se trasladaban a diario por este motivo, aumentando el número de quienes lo hacían 1 vez por semana o varias por mes. Esto habla de que posiblemente esté habiendo una mayor planificación en las tareas de acompañamiento. A futuro, el aumento de las opciones “a diario” y “varias veces a la semana” parece indicar que este tipo de tareas aumentará. En el caso del traslado de niños, la casi nula movilidad se explica por la interrupción de las clases presenciales y de las actividades deportivas y de ocio y no se esperan grandes cambios entre la situación anterior al ASPO y la posterior.

⁶ La caída en los movimientos por trabajo pareciera deberse al cambio hacia la modalidad de trabajo remoto y no por despidos, suspensiones o finalización de tareas, ya que entre el antes y el después no se observan grandes cambios.

Con respecto a los modos utilizados, hay una evidente disminución en el uso del transporte público durante el ASPO y en la previsión a futuro, lo que puede deberse a varias causas. En primer lugar, el miedo al contagio de Coronavirus. Esta fue la opción más elegida entre quienes respondieron por qué cambiarían de modo luego de la cuarentena. Muchas personas afirmaron también que cambiarían porque “la oferta de transporte es nula o insuficiente” o “porque no se adapta a sus horarios”. Si a eso se suma que, durante el ASPO, la frecuencia no está funcionando al 100%⁷ y que los colectivos no pueden superar el 50% de ocupación de su capacidad máxima, se entiende que el uso de este modo haya disminuido notablemente.

A la disminución en el uso del transporte público se contraponen un aumento en el uso de los modos particulares y una expectativa de aumento luego del ASPO. Esto incluye los modos motorizados (autos o motos) y los no motorizados (bicicletas, patinetas, monopatines y caminata)⁸. Ante la evidencia del aporte significativo de los modos motorizados a la contaminación ambiental, muchos gobiernos locales han aprovechado el tiempo de cuarentena para generar mayor infraestructura para la circulación de modos no motorizados, especialmente, de bicicletas. En esta sintonía, varios municipios de Mendoza han acelerado sus procesos de construcción de ciclovías o han organizado una red ciclovitaria transitoria. La ciudad de Mendoza, por ejemplo, se sumó a estas iniciativas, poniendo en marcha una ciclovía en la avenida San Martín⁹ y la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial de la Provincia reafirmó su compromiso, a través del Municipio, de continuar con la construcción y planificada de 191 km. de ciclovías (81 en la primera etapa y el resto en una segunda), que se sumarán a los kilómetros ya existentes, llegando a los casi 400 kilómetros en el Área Metropolitana de Mendoza¹⁰. El proyecto de Municipio incluye, a su vez, el Proyecto de Ley de “Estacionamiento vigilado de bicicletas”, para garantizar la seguridad de las unidades al momento de tener que dejarlas estacionadas. A su vez, para promover el uso recreativo de las bicicletas y de las caminatas, desde el 24 de mayo, la Ciudad de Mendoza comenzó a peatonalizar la calle Mitre de 10 a 18 horas¹¹.

El hecho de que solamente el 20% de las personas que respondieron esta consulta haya contestado negativamente a la pregunta “¿Considerás que el gobierno

⁷ Para más información, ver la nota “Coronavirus: el Gobierno dispuso escalonar los horarios de las actividades a partir del lunes” del 18 de marzo de 2020. Prensa, Gobierno de Mendoza. Disponible en: <http://www.prensa.mendoza.gov.ar/coronavirus-el-gobierno-dispuso-escalonar-los-horarios-de-las-actividades-a-partir-del-lunes/>

⁸ El incremento en el uso de bicicletas y en las caminatas cobró tal relevancia en el Gran Mendoza, que fue motivo de diversas notas periodísticas, tales como: “Coronavirus: aprovechando el envión de la cuarentena, Mendoza busca convertirse a la bicicleta” del 15 de mayo de 2020. Diario La Nación.

⁹ Para más información, ver la nota “La nueva ciclovía de Capital toma forma en la avenida San Martín” del 13 de junio de 2020. Diario MDZ. Disponible en: <https://www.mdzol.com/sociedad/2020/6/13/la-nueva-ciclovía-de-capital-toma-forma-en-la-avenida-san-martin-85410.html>

¹⁰ Para más información, ver la nota “Municipio: impulsan el uso de bicicletas para trasladarse” del 15 de mayo de 2020. Prensa, Gobierno de Mendoza. Disponible en: <http://www.prensa.mendoza.gov.ar/municipio-impulsan-el-uso-de-bicicletas-para-trasladarse/>

¹¹ Para más información: <https://ciudaddemendoza.gob.ar/2020/05/29/mitre-recreativa-se-instala-los-domingos/>



debería restringir el uso del auto particular a la vista de sus efectos contaminantes?” y un 3% haya respondido que no considera que sea importante que en su municipio se dedique un espacio extra para peatones y ciclistas, es un indicio de que estas medidas tendrán buen recibimiento entre la población. A su vez, muchas personas respondieron que cambiarían de modo de transporte después del ASPO “para adquirir hábitos más saludables”, por lo que estas medidas podrían colaborar con esos cambios.

Para cerrar, y prestando especial atención a la movilidad hacia y desde la UNCUYO, resulta necesario repasar algunas de las inquietudes planteadas por quienes respondieron la consulta. Por un lado, y como venimos afirmando hace años desde el Programa de Movilidad Sostenible del ICA, es primordial la construcción de ciclovías en los alrededores del campus, tanto como en su interior. La comunidad universitaria ronda las 45.000 personas, de las cuales hay muchas que ya se movilizan en bicicletas y muchas otras están dispuestas a comenzar a hacerlo. La infraestructura que asegure el resguardo de las bicicletas también es un pedido que va en esta sintonía. Por otro lado, respecto del transporte público, fueron reiterados los pedidos de incrementar la frecuencia, recorridos más directos entre el campus y algunas zonas (como Maipú y los municipios de la zona este) e, incluso, varias personas han sugerido la posibilidad de contar con servicios exclusivos para las personas que van y vienen de la universidad.

Esperamos que esta consulta sirva como un insumo más para la planificación de políticas públicas sobre la movilidad en Mendoza que incorporen las necesidades y expectativas de quienes se trasladan cotidianamente.

**Programa de Movilidad Sostenible
Instituto Multidisciplinario de Ciencias Ambientales (ICA UNCUYO)
Universidad Nacional de Cuyo**

1 de julio de 2020