

DISCUSIÓN Y APORTE TEÓRICO-METODOLÓGICO SOBRE MOVILIDAD Y EXPERIENCIA DE DESIGUALDAD EN UNA CIUDAD TURÍSTICA PATAGÓNICA

Ferrari, P.; Kaminker, S.; Velázquez, R.¹; Pacho, C.; Santos Valencia, A.²

Resumen

Nos proponemos realizar un aporte exploratorio a la discusión teórica-metodológica sobre el estudio de la movilidad urbana y su vinculación con la experiencia de la desigualdad, a partir del abordaje empírico en una ciudad intermedia turística de la región patagónica. El trabajo se enmarca en el proyecto de investigación “Desigualdad, experiencia y movilidad urbana en una ciudad turística, Puerto Madryn, Chubut (2008-2018)” cuyo objetivo general es analizar la movilidad de residentes y turistas, sus consecuencias en materia de desigualdad y las políticas públicas urbanas y turísticas asociadas a la problemática. De la indagación bibliográfica observamos que los estudios urbanos de las últimas décadas dan cuenta de la carencia en el análisis de la expansión y la desigualdad urbana en relación con la movilidad de personas, tanto de residentes como de turistas. Asimismo, apenas se registran antecedentes sobre el tema en ciudades intermedias de Latinoamérica y, menos aún, de la región patagónica. Puerto Madryn ha experimentado un proceso de expansión urbana y demográfica destacada desde 1970, en el cual los servicios administrados por el Estado no han seguido un proceso de planificación, sino más bien una lógica de espontaneidad y urgencia. Consideramos central pensar la movilidad como una práctica para leer la desigualdad social y urbana, desde una perspectiva territorial en el escenario específico de estudio. Se trata de una investigación académica y aplicada, en la cual se emplean métodos y técnicas de recolección de datos y análisis de resultados aportados por las ciencias sociales y la informática, con el propósito de generar información para el diseño de políticas públicas.

Palabras clave: movilidad urbana, desigualdades, ciudad intermedia

¹ Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas -IPCSH- CCT CONICET-CENPAT, Laboratorio de Problemáticas Socioambientales, FHyCS, UNPSJB, Madryn. mapaulaferrari@yahoo.com.ar, sakaminker@gmail.com, roxanavelasquezts@gmail.com

² Laboratorio de Problemáticas Socioambientales, FHyCS, UNPSJB, Madryn. claupacho@hotmail.com, ayelensantos98@gmail.com

1. INTRODUCCIÓN

Desde las ciencias sociales, se ha analizado el impacto de la movilidad de las personas en la desigualdad o de la desigualdad en las formas de la movilidad. Como buena parte de la investigación en América Latina, la gran mayoría de los estudios se focaliza en las grandes áreas metropolitanas. En consecuencia, los estudios sobre desigualdad y movilidad apenas registran unos pocos antecedentes en ciudades intermedias de América Latina y, menos aún, en la región patagónica. A su vez, muchas ciudades intermedias de nuestro país, entre ellas Puerto Madryn, han vivido una expansión urbana y demográfica exponencial y su peso ha crecido en el sistema urbano nacional (Vapñarsky, 1995). Asimismo, los servicios proporcionados, administrados o controlados por los municipios no han tenido procesos de planificación extensos ni detallados, sino más bien espontáneos y urgentes (Kaminker, Cura y Sticker, 2016). Los gobiernos locales han tendido a tomar medidas relativas al mantenimiento, control y gestión del día a día en el transporte y a reaccionar ante los problemas que surgen (Anapolsky y Pereyra, 2012).

Por ello, el proyecto “Desigualdad, experiencia y movilidad urbana en una ciudad turística, Puerto Madryn, Chubut (2008-2018)” busca atender un área de vacancia temática, como son los estudios de movilidad urbana y desigualdad en ciudades intermedias, a partir de vincular la mirada analítica y académica en una investigación aplicada que permita generar información para el diseño de políticas públicas. En este punto, el enfoque de trabajo considera central pensar la movilidad urbana en sentido integral, desde una perspectiva territorial y sustentable en el escenario específico de Puerto Madryn, a través de la construcción de conocimiento con métodos y técnicas de recolección de datos y análisis de las ciencias sociales y de la informática. Esto último tiene dos implicancias: al haberse transformado Puerto Madryn en una ciudad turística en las últimas dos décadas, que recibe inversión relativa a la actividad, se buscará poner en diálogo las necesidades y experiencias de residentes y turistas; el uso de herramientas de informática, en particular de simulación social y procesamiento de la información, permitirá generar datos en forma colaborativa y trabajar en escenarios potenciales para que la producción final del proyecto pueda ser utilizada por quienes diseñan la política pública de movilidad y turismo.

Cabe resaltar que una de las finalidades explícitas del proyecto es pedagógica e institucional, dado que se buscará consolidar procesos de culminación de carreras de grado y posgrado, el armado de equipo de investigación aplicada y aprendizaje intergeneracional de docentes, estudiantes de grado y posgrado, entre los cuales se encuentran profesores,

auxiliares, becarias de CONICET y estudiantes de grado de las Facultades de Humanidades y Ciencias Sociales y de Ingeniería de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Así, se busca dar continuidad a esfuerzos de formación y financiamiento colaborativos entre laboratorios de investigación de ambas facultades, donde la integración de equipos mixtos ha garantizado una mirada compleja e interdisciplinar.

El objetivo general del presente proyecto es analizar las distintas modalidades y formas de movilidad que experimentan residentes y turistas en la ciudad de Puerto Madryn, sus consecuencias en materia de desigualdad y políticas públicas urbanas y turísticas asociadas en los últimos 10 años. Los objetivos específicos son:

- A) Caracterizar la circulación de residentes y turistas en la ciudad de Puerto Madryn
- B) Identificar y analizar las centralidades urbanas y turísticas de la ciudad y sus alrededores
- C) Comparar la experiencia de movilidad de residentes y turistas y sus consecuencias en materia de inversión y política pública
- D) Analizar datos a partir de la construcción de herramientas de modelado y simulación para generar información que sirva de insumo para alternativas de política pública en materia de movilidad urbana, turismo y ordenamiento territorial.

En este trabajo se reflexiona y explicitan las decisiones teórico-metodológicas relativas a las ciencias sociales, vinculando teoría, antecedentes, experiencia y aprendizajes en proyectos previos y las decisiones tomadas en materia de producción de información y muestreo; si bien en un contexto de falta de financiamiento, de intensa colaboración entre cátedras, facultades, carreras y prácticas de trabajo diversas.

2. MOVILIDAD URBANA

Como explica Urry (2003), la mayoría de los estudios de transporte se han realizado desde la economía o la ingeniería, prestando poca atención a la dimensión subjetiva o la experiencia de la movilidad. Sin embargo, en las últimas décadas existió un cambio de paradigma en los estudios de movilidad a nivel global (Sherry y Urry, 2006; Cresswell, 2010). Este cambio de paradigma se generó, especialmente, a partir del giro que las ciencias sociales dieron hacia el estudio de los flujos, desplazamientos y movildades en general como crítica a una visión más estática de distintos fenómenos, como las distintas expresiones de la desigualdad urbana (Segura, 2012).

Respecto a los usos dados al término movilidad en el ámbito urbano, Urry (2007) agrupó los sentidos ambivalentes acerca de la movilidad en cuatro ejes. En primer lugar, la movilidad puede ser una capacidad o cualidad de las personas o de los objetos valorada generalmente en términos positivos: ser móvil. En segundo lugar, movilidad se asocia en algunos usos a multitud, temida precisamente por su movilidad indescifrable. Así, movilidad adquiere aquí una valoración negativa. En tercer lugar, en sus usos sociológicos habituales, movilidad remite a las trayectorias ascendentes y descendentes de los agentes en la estructura social: movilidad vertical. Por último, el término refiere a la movilidad geográfica, que incluye desde migraciones internacionales en un extremo hasta desplazamientos cotidianos en el otro: movilidad horizontal. De esta manera, nos encontramos ante sentidos positivos y negativos de la movilidad, así como también ante movilidades verticales y horizontales.

Por su parte, Hannerz (1986) introduce cinco dominios en el estudio de la movilidad urbana: doméstico, aprovisionamiento, recreación, vecindad y tránsito. Al analizar la territorialidad de las prácticas, por ejemplo, de los residentes de la periferia asociadas a cada uno de esos dominios, lo que se identifica es la centralidad que tiene la práctica del salir, es decir, el desplazamiento hacia fuera del barrio, en las estrategias de aprovisionamiento. El barrio no es un ámbito autónomo ni autosuficiente, por lo que sus residentes deben salir para obtener un conjunto de bienes y servicios fundamentales para la reproducción de la vida. En este punto, como sostiene Gutiérrez (2012), este paradigma se inserta en los estudios de transporte marcando diferencias conceptuales, al comprender ya no el transporte como fin de los estudios, sino el desplazamiento, desde una mirada subjetiva y performativa, donde la unidad de análisis pasa a ser el viaje como una práctica social territorial.

Los estudios de la movilidad de las últimas décadas van así desde los micromovimientos corporales, la movilidad cotidiana, residencial y profesional de las personas, hasta los flujos globales de bienes y servicios (Cresswell, 2006; Urry, 2007; Jensen, 2009; Gutiérrez, 2012). Allí se identifican tiempos, rutas, ritmos, experiencias, velocidades, etc. (Cresswell, 2010). Esto implica una diversidad de análisis que importan a esta investigación sobre movilidad urbana, por un lado, y turismo, por el otro.

Como explican Jirón e Imilán Ojeda (2018):

en el caso de la movilidad urbana, analizar, tanto el movimiento como las experiencias y los significados que emergen, ha sido una forma de ampliar e incluso cuestionar las nociones clásicas sobre el transporte, centradas en la eficiencia del desplazamiento desde un punto A a un punto B (2018: 22).

Asimismo, la creciente urbanización está haciendo que las autoridades de las ciudades, los gobiernos, las empresas e incluso los ciudadanos comiencen a pensar en formas alternativas de administrar los recursos dentro de una ciudad. Este objetivo se logra no sólo buscando más eficiencia, es decir, hacer más con menos, sino también buscando formas de lograr un mayor nivel de satisfacción entre los ciudadanos y los agentes económicos dentro de una ciudad (Aguilera, López-de-Ípina y Pérez, 2016). A pesar de su importancia para la planificación urbana, así como la comprensión de las leyes básicas que rigen el movimiento humano, sigue siendo limitada debido a la falta de herramientas para controlar la ubicación de las personas con resolución temporal. En base a un estudio de 100.000 usuarios de teléfonos móviles anonimizados, se encontró que las trayectorias humanas muestran un alto grado de regularidad temporal y espacial. Esta similitud inherente en los patrones de viaje podría afectar todos los fenómenos impulsados por la movilidad humana, desde la prevención de epidemias a la respuesta de emergencia, la planificación urbana y el modelado basado en agentes (González, Hidalgo y Barabási, 2008). De lo anterior surge la necesidad de destacar la importancia de los teléfonos inteligentes, que no sólo son programables sino que contienen un conjunto cada vez mayor de potentes sensores incrustados a bajo costo, los cuales permiten la aparición de sensores personales, grupales y de escala comunitaria (Lane et al., 2010). En relación a esto, la popularización de dispositivos portátiles como teléfonos inteligentes y la adopción mundial de servicios de redes sociales hacen que sea cada vez más posible estar conectado y compartir datos en cualquier lugar, en cualquier momento. Los datos de este proceso representan una nueva fuente de detección. En este escenario, las personas participan como sensores sociales que proporcionan voluntariamente datos que capturan sus experiencias de la vida cotidiana (Silva et al., s/f). Ello supone una posibilidad de análisis de información para la toma de decisiones de política pública inédita (De Dios Ortúzar y Willumsen, 2008).

2.1 Movilidad urbana y desigualdad

Los estudios de la desigualdad urbana en América Latina iniciados entre fines de la década de 1960 y principios de las siguientes (Nun, 2001), han tenido su continuidad en el crecimiento de investigaciones sobre segregación residencial de grandes áreas metropolitanas en las décadas siguientes (Kaminker, 2015). Sin embargo, como afirma Jirón (2007), estos estudios han prestado poca atención a la movilidad, en una visión estática de las ciudades. Asimismo, se debe recordar que las movilidades son muy diversas y se experimentan dependientes de una serie de desigualdades (Jirón, 2007), de género, socioeconómica, de edad, origen, etc. Cabe afirmar que hay diversos estudios que dan cuenta

de cómo se experimenta la desigualdad en los desplazamientos cotidianos en la ciudad, con efectos importantes en las oportunidades, en las estrategias cotidianas y en el acceso a derechos en términos generales (Gutiérrez, 2009; Avellaneda y Lazo, 2011; Jirón y Mansilla, 2013).

Tradicionalmente los estudios urbanos han ignorado la importancia de los movimientos cotidianos de las personas vinculados con el trabajo, la vida familiar, el ocio, la cultura, la religión y/o la política. Analizar cómo se articulan y combinan las posiciones, las distancias y los desplazamientos en la vida urbana (Segura, 2012), es relevante en la medida que la movilidad es una práctica urbana clave para comprender la desigualdad social y urbana. Tal es así que los residentes en la periferia se mueven cotidianamente por la ciudad, componiendo distintos escenarios de desplazamientos, practicando el lugar, produciendo espacios (De Certeau, 2000). En este sentido, quienes residen en la periferia no sólo suelen vivir lejos de los bienes y servicios necesarios para la reproducción de su vida, sino que en muchas ocasiones sin posibilidad de acceso a los mismos y, por lo tanto, por fuera de los beneficios de vivir en la ciudad (Segura, 2015). La lejanía o distancia se refiere a las experiencias tanto en el plano físico que media entre la vivienda y el hospital o el jardín más cercano, como también a las dificultades para salir del barrio, ya sea por su inaccesibilidad, por las carencias de medios de locomoción o de dinero para cubrir los gastos de desplazamiento.

En la medida en que la vida urbana se encuentra vertebrada por la movilidad, esta última tiene un peso específico en la calidad de la primera. En este sentido, la movilidad cotidiana urbana constituye una práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y del espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. La distancia en la ciudad es percibida por los actores urbanos de forma distinta de acuerdo con su localización en la misma y los trayectos cotidianos de desplazamiento y los medios que se utilizan para estos. Pero también existe una distancia simbólica respecto de las valorizaciones diferenciales de la ciudad, donde cada uno de los sectores cuenta con representaciones que lo ubican en una jerarquía urbana. La distancia es también objeto de transformación, se aprende a controlarla, a reducirla, pero también a aumentarla y a producirla. Es medular en el análisis social cómo se organiza el espacio, teniendo en cuenta proximidad, alejamiento y las posiciones relativas de los sujetos (Soldano et al, 2018).

La mayor parte de los desplazamientos por la ciudad consisten en salidas instrumentales: se sale por algo puntual y específico (ir a trabajar, acceder a la educación y la salud, realizar trámites), lo que supone para muchas personas que residen en la periferia un gran esfuerzo

en términos económicos, temporales y corporales por la escasez de dinero, las grandes distancias o la mala calidad o inexistencia de medios de transporte.

A su vez, los estudios de la movilidad desde una perspectiva de género, distinguen itinerarios claramente diferenciados entre varones y mujeres. Mientras los primeros realizan itinerarios lineales del tipo casa-trabajo-casa; los itinerarios femeninos se presentan como no lineales o múltiples, en la medida en que deben ser compatibles con diversos requerimientos (domésticos, laborales, personales).

2.2 Movilidad urbana y turismo

Los estudios de turismo relativos a transporte suelen referirse al vínculo entre los sistemas de transporte y las vías de circulación de larga o media distancia. En general, la gran mayoría de estos analizan el vínculo entre transporte aéreo y turismo (Knobel, 2009; Wallingre, 2010, 2013), transporte terrestre y turismo (Ballent y Gorelik, 2001; Wallingre, 2015), transporte marítimo y turismo (Losano et al. 2008; Martínez, 2012). Ahora bien, como parte del giro de movilidad, y por la comprensión de los efectos del transporte urbano en las oportunidades, ya no sólo laborales o educacionales, sino recreativas y de ocio en general, se le ha comenzado a prestar atención a la movilidad urbana de las ciudades relativa al turismo y la capacidad de la población residente de los destinos de acceder a determinados bienes y servicios. Furlan y Hernández (2011) integran el estudio referido a accesos a las localidades costeras bonaerenses desde el Área Metropolitana de Buenos Aires y los servicios de transporte urbano locales. Suarez Falcón, Verano Tacoronte y García Santana (2016) muestran cómo en múltiples ciudades españolas y latinoamericanas los planes de movilidad urbana no contemplan el turismo, lo cual, como explica Millán Escriche (2010) termina dilapidando posibles oportunidades de sinergia en la planificación tanto del turismo como del transporte. Por último, López Meza, Ascuí Hernández y Díaz Tejada (2013) dan cuenta para el caso específico de Concepción, en Chile, cómo el transporte motorizado subaprovecha posibles recorridos patrimoniales para locales y su potencial uso turístico. Se podría señalar, entonces, que no hay estudios que integren la perspectiva de turistas y residentes en relación a la experiencia, integración y posibilidades de la movilidad urbana en ciudades intermedias, menos aún que integren la mirada de las ciencias sociales con potenciales escenarios generados desde herramientas de simulación social a través del software desarrollado a tales fines.

Existe un antecedente interesante en ciudad de Buenos Aires, donde el Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires ha incursionado recientemente en el estudio de la movilidad turística en los barrios, incorporando datos provistos por Telefónica Argentina

acerca de las principales zonas de atracción y la afluencia de turistas, tanto nacionales como internacionales³. Para presentar la información, el organismo recurrió a un Sistema de Inteligencia Turística (SIT), que utiliza técnicas de big data y permite visualizar grandes volúmenes de datos que varían según la zona de la ciudad, la hora, día y mes, como por ejemplo el origen y la cantidad de turistas, la movilidad por edad y género, entre otros.

2.3 Movilidad urbana en ciudades intermedias

La gran mayoría de los estudios sobre movilidad urbana responde a la matriz metropolitana de la agenda de investigación urbana, que ha prestado poca atención a las ciudades intermedias. Por ello, se recuperan, como antecedentes de estudios similares al propuesto, los estudios sobre Los Ángeles, en Chile, donde se trabajó en la aplicación de indicadores de exclusión social al relevar el sistema de actividades, de transporte y patrón de flujos de la ciudad (Roa, Rojas, Carrasco y Tudela, 2013). En particular, en Puerto Madryn, por un lado, se realizó un estudio desde la Universidad Tecnológica Nacional en 2008, sin embargo, no se publicaron resultados del mismo, mientras que, por otro lado, en el marco de un financiamiento específico para temas de transporte de la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación de la Nación, llevamos adelante un proceso de conformación de un equipo de trabajo interdisciplinario entre 2014 y 2016, del cual este proceso actual es deudor. Allí intentamos trabajar sobre los datos de movilidad disponibles, hacer simulación social y trabajar sobre la dinámica de gestión y decisiones sobre el transporte público, en particular, teniendo como unidad de observación principal los y las estudiantes de la sede Puerto Madryn de la UNPSJB.

Desde una perspectiva similar, creemos interesante recuperar aquí trabajos como el de Anapolsky y Pereyra (2012), que dan cuenta de la experiencia de gestión entre ciudades intermedias de la Argentina donde la norma continúa siendo la gestión local desde el paradigma tradicional del transporte, aunque se muestran algunas innovaciones en el tratamiento por entidades regionales compuestas por múltiples municipalidades de una misma zona. Sostenemos, entonces, que son pocos los trabajos que han abordado la movilidad urbana en ciudades intermedias de nuestro continente, en especial desde una perspectiva integral, subjetiva y comprensiva, que a su vez integre formas de generar información para la política pública. Menos aún que aborden comparativamente y reflexionen en forma complementaria sobre la movilidad de residentes y turistas.

³ Sitio oficial de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, 2019

3. ESTRATEGIAS Y DECISIONES TEÓRICO METODOLÓGICAS

Para la presente investigación se diseñó una estrategia metodológica mixta y flexible a partir de cuatro estrategias distintas. En primer lugar, se deja explícito aquí que por la naturaleza del equipo conformado, se trabajará en forma colaborativa y prestando especial atención a la dimensión pedagógica del proyecto, como una práctica de investigación que genere insumos, intercambios y aprendizajes mutuos entre espacios de las carreras de turismo, informática y geografía. Esto se garantiza no sólo a partir de la conformación interdisciplinaria del equipo, con distintos recorridos y experiencias ligados a la generación de conocimiento con fines académicos y de transferencia, sino también a partir de la inserción en materias de metodología de la investigación y teoría social, por el lado de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, y Análisis e Inteligencia Artificial por lado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

En segundo lugar, como explica Miralles Guasch, “el sujeto de estudio ha pasado del transporte a los desplazamientos de la población, lo que significa de la oferta a la demanda” (2013: 1), por lo que se trabajará en identificar centralidades urbanas y atractivos turísticos, a partir de caracterizar la ciudad y sus alrededores con software de sistemas de información geográfica, comprendiendo que los movimientos de las personas en la ciudad están determinados por la satisfacción de necesidades y actividades cotidianas, laborales, administrativas, educativas, recreativas, y, también, vinculadas al turismo. Para ello, se trabajará con información pública disponible, como ser ubicación de escuelas, centros de salud, grandes establecimientos comerciales, centros administrativos de la municipalidad, etc., pero también la ubicación y características de los atractivos turísticos, que en muchos casos tienen sistemas de registro municipales y provinciales asociados.

En tercer lugar, como afirman Hernández y Witter, por las limitaciones intrínsecas a las distintas técnicas de recolección de datos y análisis, “es necesario considerar todo el abanico de fuentes posibles y técnicas” (2011: 30). Esta afirmación, válida para cualquier estudio de movilidad, resulta de vital importancia en una ciudad como Puerto Madryn donde existe poca información pública disponible, lo que parte del equipo ya ha experimentado en un proyecto anterior.

Por un lado, esto nos obliga, como primera estrategia, a recopilar y analizar todos los datos oficiales del área de transporte de la municipalidad y el contenido de las ordenanzas del período 2008-2018, volver a trabajar sobre la información desactualizada del estudio de 2008 realizado desde la UTN local y revisar qué información tienen y ponen a disposición

las empresas que en el período han brindado servicios de transporte, sea en forma pública o privada. A su vez, se piensa acceder a información pública a partir del uso de teléfonos celulares y trabajar en su análisis a partir de herramientas de análisis de big data. Con toda esta información se trabajará en una primera etapa de diagnóstico de fuentes secundarias para caracterizar la movilidad de residentes y turistas en la ciudad. Además, se buscará caracterizar brevemente las políticas públicas y prácticas privadas de movilidad en virtud de estos dos grupos.

Por otro lado, se inicia este proceso con la conciencia de la necesidad de generación de datos propios por parte del equipo de trabajo. Si bien existe un antecedente de encuestas de origen y destino, realizado por la UTN, en los últimos diez años, la ciudad se expandió hacia el oeste, el sur y el norte y su población creció al menos un 30% y las líneas de transporte público han expandido sus recorridos, por lo que estas quedaron desactualizadas. Como afirman Gutiérrez y Minuto (2007), se deben caracterizar de mínima tres variables, tipo de viaje acorde a su finalidad, grupo social que se desplaza y tipo de territorio. De esta manera, se buscará caracterizar la circulación de residentes y turistas (objetivo A), distinguiendo la modalidad del desplazamiento, sus velocidades y temporalidades, pero también, a partir de una caracterización sociodemográfica que nos permita distinguir lugar de residencia, condición socio-económica, edad, género, origen y otras determinaciones que puedan generar accesibilidades y experiencias diferenciadas en su movilidad urbana.

En cuarto lugar, se trazará un análisis comparativo a partir de las distintas variables identificadas y otras emergentes y la experiencia de los desplazamientos. Esto último se revisará a la luz de las acciones y prácticas que desde el sector público se trazan sobre la movilidad de residentes y turistas, para comprender cómo se vinculan la experiencia de movilidad de estos grupos con las políticas públicas locales (Objetivo C).

Por último, se trabajará en el modelado matemático y simulación de los desplazamientos con herramientas de informática. Para ello, el equipo de informática trabajará con una metodología ágil de diseño de software, la cual permite no sólo trabajar en el desarrollo utilitario, sino también avanzar en la generación de conocimiento de naturaleza disciplinar. Cabe aclarar que, para poder realizar este trabajo, como se explicitó previamente, se piensa avanzar en una colaboración mutua en todas las etapas de la investigación. Esto significa que, más allá de una división de tareas asociada a formación y capacidades, se pensará en forma compartida las herramientas de recolección de datos y su análisis. De esta forma, se recuperará una visión más holística y pertinente de la significación real de los resultados,

tanto del análisis de las encuestas, de la reconstrucción de las políticas públicas, como también de la simulación y modelado de los desplazamientos.

3.1. Diseño de encuestas

Actualmente nos encontramos diseñando la encuesta que aplicaremos en la indagación sobre la movilidad a residentes y turistas en Puerto Madryn. Serán dos instrumentos de recolección de información, que apuntan a sondear las experiencias de movilidad de estos actores con sus diferenciaciones en cuanto al tiempo de estadía y permanencia en la ciudad y motivaciones de circulación y traslado en la misma. Por lo tanto, si bien hay variables comunes, se trabajará sobre aquellas distintivas en ambos casos.

En la indagación bibliográfica existente sobre las variables de análisis y categorías que deben considerarse para estudiar a los turistas las investigaciones suelen estar abocadas al estudio del perfil, la motivación, las preferencias, el gasto y la satisfacción u opinión de los turistas acerca de un centro turístico en concreto (Mathieson y Wall, 1990; Mantero, Bertoni y Barbini, 1999; Esteban Talaya, Lorenzo Romero, Andrés Martínez y Alarcón del Amo, 2011), entre otros. Las mismas se centran en la explicación de aspectos metodológicos clásicos y comunes al resto de los estudios, tales como la definición del universo de la encuesta, las unidades de muestreo y el diseño del cuestionario.

De este modo, se dejan de lado cuestiones experienciales propias del trabajo de campo, como las dificultades que pudieran haberse presentado al momento de entrevistar a personas que se encuentran fuera de su hábitat usual, circunstancias relativas a los contextos, o los momentos de mayor receptividad por parte de los turistas. Este tipo de información, que si bien permanece en la vivencia de los investigadores e investigadoras, no queda plasmada en ningún trabajo disponible al alcance de todos. Por su parte, Pedersen (2005) ha hecho un avance en el tema proponiendo algunas recomendaciones para la realización de encuestas a turistas en sitios nombrados Patrimonio Mundial, que por su carácter general pueden tenerse en cuenta para otros contextos. Se sugiere que las entrevistas deben llevarse a cabo en ambientes relajados, sin presiones exteriores o tensiones como podría ser la presencia de algunos vendedores locales. Dependiendo de la finalidad de la encuesta y el tipo de información a reunir, se recomienda, por ejemplo, que se realice antes de la visita a un atractivo, en caso que se necesite determinar la motivación, o en la salida del lugar, si se busca sondear una opinión sobre dicho espacio. Para poder abordar este colectivo, se trabajará en la identificación de los principales segmentos de turistas que arriban a la ciudad, para luego poder hacer un muestreo que contemple esta diversidad. A priori, se cree que será primordial trabajar sobre los y las personas que llegan en cruceros, y, al menos dos grupos

de turistas temporalmente diferenciados, los y las que llegan durante el verano y aquellos y aquellas que llegan en otras estaciones, en virtud de la marcada estacionalidad que tiene la actividad y parte del movimiento de bienes y servicios asociados al turismo. Esto implica trabajar en una encuesta que pueda estar para testear en octubre o noviembre de este año. Se espera conformar un equipo de encuestadores y encuestadoras con estudiantes de la carrera de Turismo y miembros del equipo para llevar adelante este trabajo, al menos en tres escenarios, el puerto, el centro de la ciudad y los movimientos propios de las excursiones a Península de Valdés y Punta Tombo. A su vez, se decidió trabajar en un convenio de colaboración con la Municipalidad local, la cual lleva adelante una encuesta anual en la temporada de verano, con el doble fin de agregar preguntas centrales a esta investigación y acompañar y mejorar la producción de información en turismo.

En relación al colectivos de los y las residentes de la ciudad, se decidió trabajar sobre una encuesta a hogares, que nos permita una caracterización razonable de la situación socio-demográfica de sus integrantes y que sea realizada por un/a encuestador/a no profesional en formato virtual. En virtud de la falta de recursos económicos para costear encuestadores o encuestadoras profesionales, se decidió trabajar en los espacios áulicos de las universidades donde parte del equipo da clase (UNPSJB y UTN) y en escuelas secundarias. En las primeras se estuvo trabajando en la discusión y formación de estudiantes para el diseño de encuestas en formato digital. Durante el segundo semestre de 2019, se trabajará específicamente sobre la realización de entrevistas y encuestas. Se buscará que los y las estudiantes hagan encuestas en sus hogares para hacer las primeras pruebas y varios y varias de ellas también hagan encuestas en territorio, específicamente a residentes en barrios populares. En relación al trabajo con escuelas, se está avanzando en la prueba piloto con un primer grupo pequeño de estudiantes de la materia metodología de la investigación social, en forma colaborativa con la docente, para que lleven adelante una encuesta y puedan trabajar sobre sus resultados. En caso de que el resultado sea pertinente, se integrarán distintas escuelas, a partir de una caracterización socioeconómica de la población que allí asiste.

En definitiva, el muestreo será de tipo teórico y contemplará el conocimiento previo sobre la población de la ciudad y las y los y las turistas que llegan a la ciudad. Se espera que el proceso sea iterativo y que a medida que se genere la información, se trabaje en formas complementarias de acceso a sectores o grupos sociales que no aparezcan en los resultados.

4. ANTECEDENTES, EXPERIENCIAS Y APRENDIZAJES PROPIOS

El grupo de trabajo está compuesto por profesionales de la sociología, la geografía, el trabajo social, la organización industrial, ingeniería informática e informáticos y estudiantes de turismo. Cabe señalar que una parte del equipo se desempeña como docente en las carreras de Turismo, Informática y Geografía y algunas, a su vez, revisten como investigadoras, o becarias doctorales y posdoctorales del CONICET. Aquí se caracterizan brevemente aquellos antecedentes, experiencias y aprendizajes del equipo en materia de investigación y transferencia pertinentes a la temática de la presente propuesta.

Parte del equipo participó del principal antecedente colectivo de este proyecto “Desarrollo de una plataforma de software de simulación social para movilidad urbana en Puerto Madryn”, donde el objetivo general fue generar un desarrollo de software para la simulación social que permita simular alternativas de política pública para mejorar la movilidad urbana de la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, con un enfoque redistributivo. Cabe afirmar que este último fue el primer antecedente de trabajo colectivo de colaboración entre ambas facultades en la Sede Puerto Madryn. Además, algunos hemos participado de diversas instancias más flexibles de transferencia, como especialistas y representantes de la UNPSJB en ámbitos de planificación urbana locales, como el Programa de Ciudades Inteligentes, llevado adelante por CIPPEC⁴ y la Municipalidad local o el Consejo de Planeamiento Urbano y Ambiental local, entre otros que se han dado en los últimos 5 años en la ciudad.

4.1 Aprendizajes: entre el lenguaje técnico y lo teórico-conceptual

En este proyecto de investigación en curso, como en el previamente relatado, hay dos líneas de investigación complementarias en relación a la preocupación de la movilidad, una de orientación principalmente social y otra más específica de las ciencias de la computación. En virtud de la primera línea se trabaja en caracterizar la movilidad, desde una perspectiva integral y con especial foco en analizar la desigualdad y la experiencia urbana en relación a la movilidad. Poner en tensión y comparar qué sucede con residentes y turistas está vinculado con la comprensión de la importancia de estos últimos en una ciudad costera, turística, donde el turismo está entre las tres actividades económicas más importantes y determina cómo se utiliza parte de la inversión pública y privada local.

Ahora bien, como en el proyecto anterior, el trabajo interdisciplinario entre informáticos/as e investigadores/as sociales obliga un proceso de aprendizaje que

⁴ Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento

comprende la aprehensión de un lenguaje técnico específico de las disciplinas y de una perspectiva teórica común a todo el equipo, en este caso, la de la movilidad urbana y la discusión sobre ciudades inteligentes, que atraviesa el proyecto. Esto no implica que todo el equipo se transforme en especialista en metodología de las ciencias sociales, en el diseño de encuestas, la simulación social o el desarrollo de aplicaciones. Sin embargo, sí la puesta en diálogo, la internalización de un léxico y sobre todo trabajar en la comprensión de qué significan determinados conceptos, las implicancias de cómo obtener y analizar los datos de una manera determinada para finalmente poder producir colaborativamente.

Como nos sucedió previamente,

el hecho de ser la mayoría docentes, estudiantes e investigadores de disciplinas generalmente tratadas como meros soportes o herramientas a la hora de la discusión sobre temas complejos generó rápidamente una comprensión del lugar que podíamos ocupar unos y otros en el trabajo diario del año y medio que se lleva realizado (Kaminker, René Cura y Stickar, 2016: 4).

En forma mensual, trabajamos en encuentros de discusión teórica-metodológica entre los y las distintas integrantes del proyecto para llevar adelante este aprendizaje conjunto, aunque dados los años de experiencia previas, los puntos de partida ya dejaron de ser básicos. Sin embargo, como en este proyecto, parte del planteo de trabajo busca dar respuesta a complejizar y enriquecer las estrategias pedagógicas de las materias en las cuales estamos insertos/as como docentes, se han dado una serie de encuentros de discusión o talleres para estudiantes de grado sobre movilidad y el diseño encuestas.

De la misma manera, hay una comprensión en el equipo sobre la necesidad de capacitarse, formar estudiantes y docentes, de manera tal que el proyecto no sea meramente de producción científica, sino de generación de capacidades locales.

4.2 Producción y procesamiento de datos

En el proyecto anterior, se proponía el uso de la información disponible para caracterizar la movilidad local en Puerto Madryn. Cuando se recurrió a las autoridades municipales y de la empresa privada que brindaba el servicio de transporte público de pasajes en la ciudad, nos encontramos con dos situaciones. La información con la cual contaba el gobierno municipal, allí por los años 2014 y 2015 era muy pobre. Básicamente, tenían declaraciones juradas de cantidad de pasajeros, con las cuales se hacía el cálculo de los subsidios y balances realizados por la empresa, en los cuales esta última solicitaba asiduamente aumento del precio del boleto. En ese momento, las empresas que brindaban el servicio eran Benítez Bellini y Raider, las cuales compartían parte de su directorio. El acercamiento y las

solicitudes de información fueron no sólo poco fructíferas, debido a la falta de interés de las mismas en la cooperación con nuestro grupo de investigación, sino tragicómicas, incluyendo visitas a la sede de la empresa y conversaciones detrás de rejas con el dueño de la misma. Cabe señalar que empresa, municipio y los gremios entraron por esos años en una situación de enfrentamientos y crisis que derivó en la revocación unilateral del contrato, previo declaración de emergencia municipal en transporte a principios de 2016. En la misma, se le otorgó la concesión a una empresa de Viedma, Transportes Ceferino, de manera bastante irregular, con compromisos onerosos, eliminando varios de los controles o pedidos de información mínimos que se le hacía a la empresa previa, en un contexto donde además se dispararon los valores que inciden en el precio del transporte como el combustible o la quita de subsidios nacionales.

Este obstáculo grave para el desarrollo del proyecto previo, obligó a generar estrategias de generación de los datos, entre los cuales se hicieron encuestas a estudiantes de la UNPSJB, observaciones en los recorridos de los colectivos, con GPS que permitiera relevar los recorridos en forma actualizada, dado que en ese momento se modificaban y ni se comunicaban los cambios. Con este antecedente y experiencia previa, se diseñó este nuevo proyecto con la certeza de que se necesita trabajar en tres estrategias paralelas de largo, mediano y corto plazo, el armado y consenso de iniciativas de acceso libre a datos públicos, la experimentación con datos provenientes de aplicaciones de celulares y la generación de datos propios respectivamente.

4.3 Planificación, políticas públicas e investigación

Cabe agregar que por convicción, inserción e interés del equipo de trabajo, los propósitos de máxima de este proyecto, es que el conocimiento producido sea de utilidad para el diseño, evaluación y mejora de las políticas públicas a nivel local. Lejos de tener una mirada meramente academicista, según la cual desde la Universidad y el CONICET se produce conocimiento, que los y las operadoras locales deberían venir a buscar, parte de los esfuerzos propios del equipo está puesto en diversas iniciativas y participaciones en esquemas y foros de discusión sobre la ciudad. Esto garantiza que el conocimiento producido sea puesto a disposición y no se dependa de otros y otras. Claro está que, por la experiencia previa, se comprende que esto no garantiza su uso, ni mucho menos. Muy por el contrario, parte de nuestros acercamientos previos en años anteriores han sido conflictivos, en especial relativo a esta temática. Claramente, la falta de conocimiento y profesionalidad con la que se trata la movilidad en la ciudad y la improvisación municipal queda a la vista en el trabajo cotidiano, por lo cual se está trabajando en cómo abordar la temática de forma creativa, para buscar

que lo que producimos tenga efectos en la calidad de vida de las personas que viven en la ciudad, y en este proyecto en particular, también sobre los y las turistas. Esto último, según nuestra comprensión, tal vez inocente aún, garantiza otros niveles de escucha.

Como explicamos en otros trabajos, parte de la incomodidad del equipo en relación a las prácticas de diseño y evaluación de políticas públicas es que esta extendida la práctica gubernamental local y provincial de pago de consultorías a distintas empresas, fundaciones o institutos de investigación de fuera de la región. Estas trabajan en el diagnóstico y recomendaciones sobre ordenamiento territorial. En general esto deriva, en el mejor de los casos en el uso de nuestra producción, y en tratar a quienes hacemos investigación como informantes locales. Se generan informes poco pertinentes y más cercanos a ideas prefiguradas de los problemas a nivel metropolitano, prestando poca atención a su posible naturaleza local. Como corolario, lo más dramático es que estos procesos no suele incluir la formación de funcionarios y funcionarias que lleven adelante las políticas públicas o recomendaciones de las consultorías, por lo que la gran mayoría de estos informes quedan sin uso y, al terminar, no se generaron capacidades locales en la materia.

5. ENSAYANDO CONCLUSIONES: EXPERIENCIAS EN TENSIÓN Y COMPLEMENTARIEDAD

El estado de avance del proyecto de investigación nos encuentra comenzando a diseñar el desarrollo del trabajo de campo. Esto hace que actualmente no dispongamos de resultados y, por lo tanto, de análisis de los mismos en referencia a esa etapa de la labor programada. No obstante ello, si partimos de entender la investigación como proceso y no como resultado, observamos que las reflexiones afloran durante todo el proceso del trabajo investigativo, tanto en la etapa de diseño, como de concreción del mismo.

Consideramos central pensar la movilidad como una práctica para leer la desigualdad social y urbana, desde una perspectiva territorial en el escenario específico de estudio. La ciudad de Puerto Madryn ha experimentado un proceso de expansión territorial y demográfica destacada desde 1970, en el cual los servicios administrados por el Estado no han seguido un proceso de planificación, sino más bien una lógica de espontaneidad y urgencia.

El abordaje de la movilidad en una ciudad intermedia implica considerar el estudio de las distancias, las temporalidades, y las inversiones públicas en materia de transporte y accesibilidad, poniendo especial atención a si las mismas contribuyen a consolidar las

desigualdades ya existentes, o bien a atenuarlas y a garantizar derechos para todos y todas. Es por ello que el propósito último de la presente investigación es que los resultados sirvan para el diseño de políticas públicas inherentes a la movilidad y al turismo.

Como se explicó previamente, los trabajos previos fueron de utilidad para formarnos en la temática, conformar equipos de trabajo interdisciplinarios, pero también para poder diseñar una estrategia teórico-metodológica coherente, consistente y factible en relación a nuestras posibilidades, recursos y necesidades y a la realidad local específica.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilera, U., D. Lopez-de-Ipina y J. Perez, J. (2016): "Collaboration-Centred Cities through Urban Apps Based on Open and User-Generated Data", *Sensors*, N° 16, Vol. 7, pp. 1-25.

Anapolsky, S., L. Pereyra (2012): "Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en las ciudades argentinas", *Revista Transporte y Territorio*, N° 7, Segundo Semestre, Universidad de Buenos Aires.

Avellaneda, P. y A. Lazo (2011): "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile", *Revista Transporte y Territorio*, N° 4, pp. 47-58.

Ballent A. y A. Gorelik (2001): "País urbano o país rural: La modernización territorial y su crisis", en Alejandro Cattaruzza, *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política*, Sudamericana, Buenos Aires.

Cresswell, T. (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York.

Cresswell, Tim (2010) "Towards a politics of mobility", *Environment and Planning D*, N° 28, pp. 17-31.

De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I*. México, ITESO.

De Dios Ortúzar, J. y L. Willumsen (2008): *Modelos de transporte (Vol. 1)*. Ed. Universidad de Cantabria.

Esteban Talaya, Á., Lorenzo Romero, C., Andrés Martínez, M. y Alarcón del Amo, M. (2011). ¿Conocemos a los visitantes de Castilla-La Mancha?: Un análisis comparativo turistas vs. excursionistas. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 9, N° 4, pp. 531-542.

Furlan, A y F. Hernández (2011): "Servicio de transporte y turismo. Un análisis de red en la costa atlántica bonaerense", *Contribuciones Científicas GÆA*, Vol. 23, pp. 81-93.

González, M., C. Hidalgo y A. Barabási, (2008): "Understanding individual human mobility patterns", *Nature*.

Gutiérrez, A. (2009): "La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires", *EGAL*, Universidad de La República, Montevideo.

Gutiérrez, A. (2012): “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”, Bitácora, N° 21, pp. 61-74.

Gutiérrez, A. y D. Minuto (2007): “Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable”, XIV CLATPU, No. 366, Río de Janeiro.

Hannerz, U. (1986). La exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

Hernández, D. y R. Witter (2011): “Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad”, Revista Transporte y Territorio, N° 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 29-46.

Jensen, O. (2009): “Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice”, Mobilities, N°4, pp. 139-158.

Jirón, P. y W. Imilán Ojeda (2018), “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea” Quid 16, Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto Gino Germani, N°10 – Dic. 2018-Mayo 2019, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, pp.17-36.

Jirón, P. y P. Mansilla (2013): “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”, Revista de Geografía Norte Grande, N° 56, pp. 53-74.

Jirón, P. (2007): “Prácticas de Movilidad Cotidiana Urbana: Un Análisis para Revelar Desigualdades en la Ciudad”, en Tironi, M. y Pérez, F. Espacios, Prácticas y Cultura Urbana, ARQ Ediciones, Escuela de Arquitectura, pp. 176-189.

Kaminker, S. (2015): “Descentrar el estudio de la segregación residencial. Cargas, legados y reflexiones para su estudio en ciudades intermedias de América Latina”, Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales, N°19, Talca, Chile.

Kaminker, S., R. René Cura y R. Stickar (2016): “Universidad y transporte en Puerto Madryn. De problemas colectivos a preguntas transdisciplinarias”, Jornadas Argentinas de Informática (JAIIO), Buenos Aires, Argentina, pp. 61–67.

Knobel, Horacio (2009). “El transporte aéreo de pasajeros y sus equipajes” Editorial Ladevi, Buenos Aires.

Lane, N. D., Miluzzo, E., Lu, H., Peebles, D., Choudhury, T., Campbell, A. T., y D. College, (2010): “Ad Hoc and sensor networks”, A Survey of Mobile Phone Sensing, pp. 140–150.

López Meza, M., H. Ascui Fernández y J. Díaz Tejada (2013): Turismo y transporte urbano: circuitos patrimoniales para vehículos motorizados en Concepción, Chile”, Urbano, vol. 16, núm. 28, Universidad del Bío, Concepción, Chile, pp. 11-23.

Losano, P., Trifaro, N., Arévalo, A. y A. Tagliorette, (2008): “Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina”, Trelew, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

- Mantero, J. C., Bertoni, M. y Barbini, B. (1999). Encuesta a turistas. Aportes y Transferencias, vol. 3, N° 1, pp. 13-123.
- Martínez, C. (2012). “Perspectivas del Turismo de Cruceros en Argentina en el Marco de las Tendencias Mundiales”, Notas en Turismo y Economía, Año III. Nro. IV, Universidad del Caribe, México, pp. 44-71.
- Mathieson, A. y Wall, G. (1990). Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales. México: Trillas.
- Miralles Guasch, C. (2013): “Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte”, Revista Transporte y Territorio, N° 6, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-6.
- Millán Escriche, M. (2010): “Planificación: transportes, turismo y territorio”, Gran Tour: Revista de Investigaciones Turísticas, n° 1, pp. 97-119.
- Nun, J. (2001): Marginalidad y Exclusión Social, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.
- Pedersen, A. (2005). Gestión del turismo en sitios del patrimonio mundial: manual práctico para administradores de sitios del patrimonio mundial [Ebook]. Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Recuperado de: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000128679_spa
- Roa, H., Rojas, C., Carrasco, J. A. y A. Tudela, A. (2013): “Movilidad urbana en indicadores de exclusión social del sistema de transporte: evidencia en una ciudad intermedia chilena”, Revista Transporte y Territorio, N° 8, pp. 44-64.
- Segura, Ramiro (2012) “Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en el periferia de La Plata”, Quid 16, N° 2, pp. 106-132.
- Segura, R. (2015) Vivir afuera: antropología de la experiencia urbana. Editorial de la Universidad Nacional de General San Martín. USAM Edita.
- Sherry, M. y J. Urry (2006): “The New Mobilities Paradigm”, Environment and Planning A, N°38, pp. 207-26.
- Suárez, H., D. Vernao y A. García (2016): “La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico”, Gestión y Ambiente, N° 19, pp. 48-62.
- Urry, J. (2003): Global Complexity, Polity, Cambridge.
- Urry, J. (2007): Mobilities, Polity Press, Cambridge.
- Vapñarsky, C. (1995): “Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950”, Desarrollo Económico, N° 138.
- Wallingre, N. (2010): “Limitaciones del transporte aerocomercial al desarrollo del turismo. Análisis del caso Transporte interno en Argentina”, Anuario Turismo y Sociedad, Vol. X.
- Wallingre, N. (2013): “Transporte aéreo, su relación con el turismo y los servicios”, Ediciones Turísticas Fundación ProTurismo, Buenos Aires.

Wallingre, N. (2015): Transporte carretero argentino, 4ª edición. Ediciones Turísticas LADEVI, Buenos Aires.

Sitio oficial de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires. (2019). Presentación del Sistema de Inteligencia Turística (SIT). Recuperado el 27 de junio de 2019, de <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/article/noticia-la-ciudad-present%C3%B3-el-sistema-de-inteligencia-tur%C3%ADstica>

Sitio oficial de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires. (s.f). Movilidad Turística. Recuperado el 27 de junio de 2019, de <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/basic-page/movilidad-tur%C3%ADstica>