



**Universidad Tecnológica Nacional
Facultad Regional Avellaneda
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial**

Director
Ing. Enrique María Filgueira

Av. Mitre 750 – Avellaneda
CP. 1870
4201-4133 Int. 124
utn.c3t@gmail.com
www.c3t.fra.utn.com.ar

“Hogares unipersonales. Impacto sobre el transporte”

Pilar Vázquez
(vazquezpilar@yahoo.com.ar)

Juan Martín Piccirillo
(juan.piccirillo@gmail.com)

**Julio de 2011*

La composición de los hogares viene sufriendo fuertes cambios en los países desarrollados a los que, con cierto retraso, se han sumado otros países de menor grado de desarrollo relativo. El fenómeno puede sintetizarse como la disminución en el tamaño promedio de los hogares, y en las últimas décadas ha llevado al aumento en la cantidad de personas que viven solas, que conforman los denominados “hogares unipersonales”. El presente texto busca iniciar el debate sobre las implicancias que puede tener este crecimiento en la proporción de hogares unipersonales en materia de transporte, especialmente en el transporte urbano.

Apostillas Técnicas

Informe N° 4

Hogares unipersonales. Impacto sobre el transporte¹

Julio 2011

1. Introducción

La composición de los hogares viene sufriendo fuertes cambios en los países desarrollados a los que, con cierto retraso, se han sumado otros países de menor grado de desarrollo relativo. El fenómeno puede sintetizarse como la disminución en el tamaño promedio de los hogares, y las últimas décadas ha llevado al aumento en la cantidad de personas que viven solas, que conforman los denominados “hogares unipersonales”.

El presente texto busca iniciar el debate sobre las implicancias que puede tener este crecimiento en la proporción de hogares unipersonales en materia de transporte, especialmente en el ámbito urbano.

2. Hogares Unipersonales

La denominación *hogar unipersonal* hace referencia a aquellos hogares compuestos por una sola persona. Tradicionalmente, este tipo de hogares estaba asociado, principalmente, a las personas mayores, especialmente mujeres, que habían quedado solas luego de que los hijos formaran sus propias familias y sus cónyuges fallecieran.

El crecimiento en la proporción de hogares unipersonales en las últimas décadas se explica sólo parcialmente por el aumento en la cantidad de personas en la situación antes descrita, producto de los adelantos en materia de salud que redundan en un incremento en la expectativa de vida y la mayor independencia de las personas mayores. Las otras grandes causas del aumento de los hogares unipersonales están relacionadas con el aumento de la tasa de divorcios, la mayor edad a la que la gente decide convivir con su pareja - lo que genera una mayor ventana de tiempo en la cual los jóvenes dejan la casa de sus padres sin iniciar una convivencia - y la creciente cantidad de personas que decide vivir sola de manera permanente

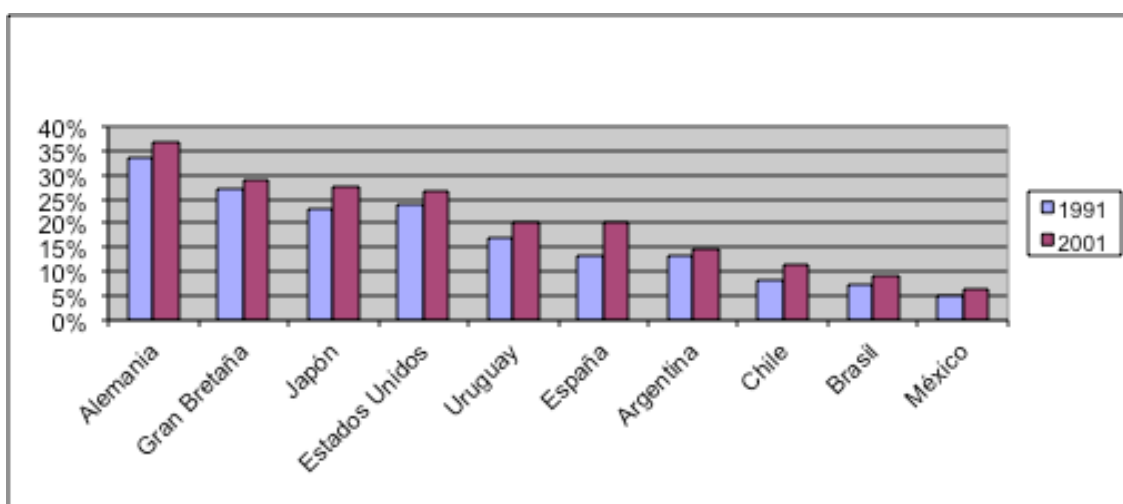
¹ Pilar Vázquez y Juan Martín Piccirillo, del C3T. Los autores agradecen los comentarios de Antonio Cortés, Roberto Domecq, Andrés Gartner, Juan Pablo Municoy, Hugo Rolón y Jorge Sánchez.

A estos grandes impulsores del crecimiento de los hogares unipersonales se les puede agregar un componente de personas que viven solas de manera transitoria, ya sea por motivos laborales o de estudio.

En función de lo arriba mencionado, es interesante dividir a los hogares unipersonales en dos tipos: aquéllos en los que vivir solo constituye una elección y aquéllos donde se trata de un estilo de vida forzado por las circunstancias².

En el cuadro y en el gráfico que se muestran a continuación se vuelca la información de la proporción de hogares unipersonales respecto del total de hogares para varios países seleccionados, con información correspondiente a los años 1980, 1991 y 2001³.

Gráfico 1: Proporción de Hogares Unipersonales 1991-2001



Fuentes: Statistics Bureau (Japón), Office for National Statistics (Gran Bretaña), U.S. Census Bureau (Estados Unidos), INE (Uruguay), INDEC (Argentina), Statistisches Bundesamt Deutschland (Alemania), IBGE (Brasil), INE (España), INEGI (Mexico), INE (Chile).

Cuadro 1: Proporción de hogares unipersonales sobre el total de hogares: 1980, 1991, 2001

País	1980 (1)	1991 (2)	2001 (3)
Argentina	10%	13%	15%
Alemania	30%	34%	37%
Brasil	5%	7%	9%
España	s/d	13%	20%
México	s/d	5%	6%
Chile	s/d	9%	12%

² Jim Bennett y Mike Dixon (2006): Single Person Households and Social Policy: Looking Forwards, The Joseph Rowntree Foundation.

³ Si bien para la Argentina ya se conocen algunos resultados del Censo Nacional de Población de Población, Hogares y Vivienda, efectuado en octubre de 2010, aún no se encuentran disponibles al nivel del tamaño de los hogares.

País	1980 (1)	1991 (2)	2001 (3)
Gran Bretaña	22%	27%	29%
Japón	16%	23%	28%
Estados Unidos	22%	24%	26%
Uruguay	s/d	17%	20%

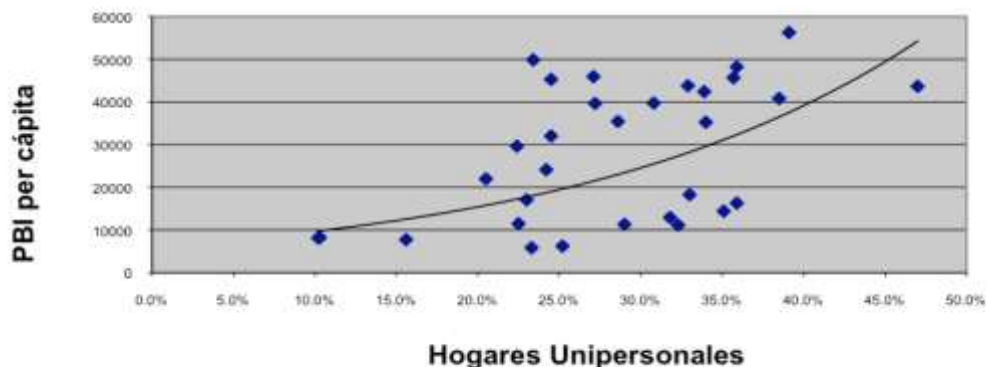
(1) Brasil 1978, (2) Brasil 1992, México 1990 y Uruguay 1996. (3) México 2000, Chile 2002, Uruguay 2004.

Fuentes: Statistics Bureau (Japón), Office for National Statistics (Gran Bretaña), U.S. Census Bureau (Estados Unidos), INE (Uruguay), INDEC (Argentina), Statistisches Bundesamt Deutschland (Alemania), IBGE (Brasil), INE (España), INEGI (México), INE (Chile).

2.1 Relación con el ingreso

El fenómeno de crecimiento en la proporción de hogares unipersonales respecto del total de hogares, común al conjunto de los países analizados, no presenta la misma vitalidad en todos ellos. En general se puede apreciar, en las comparaciones entre países, que la proporción de hogares unipersonales crece a medida que crece el ingreso personal de sus habitantes: en efecto, si se relaciona la proporción de hogares unipersonales con el Producto Interno Bruto por habitante (PIB pc) se puede observar que a mayor PIB pc, es mayor la proporción de hogares unipersonales. Ello se observa en los gráficos siguientes con datos del año 2009 para varios países (ver Cuadro 5).

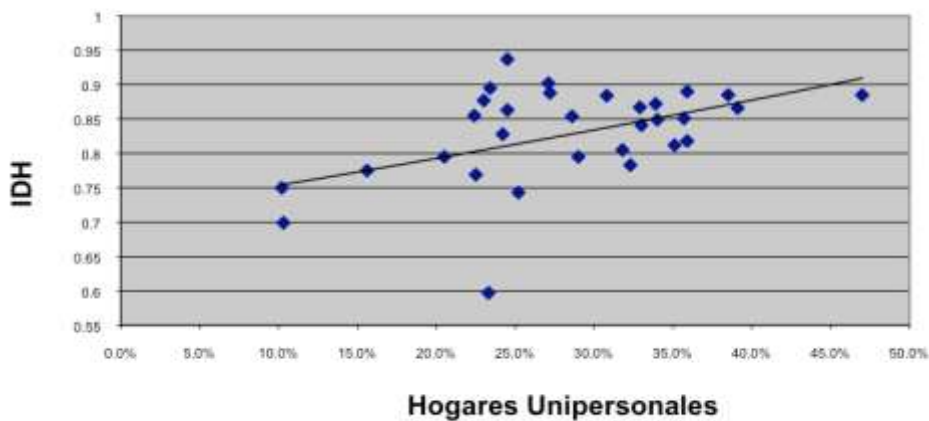
Gráfico 2: PIB per cápita y hogares unipersonales, 2009



Fuentes: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009 y Fondo Monetario Internacional: PIB per cápita en USD a precios corrientes.

La misma relación se encontró al relacionar la proporción de hogares unipersonales con el Índice de Desarrollo Humano, elaborado por el PNUD.

Gráfico 3: Índice de Desarrollo Humano y Hogares Unipersonales, 2009



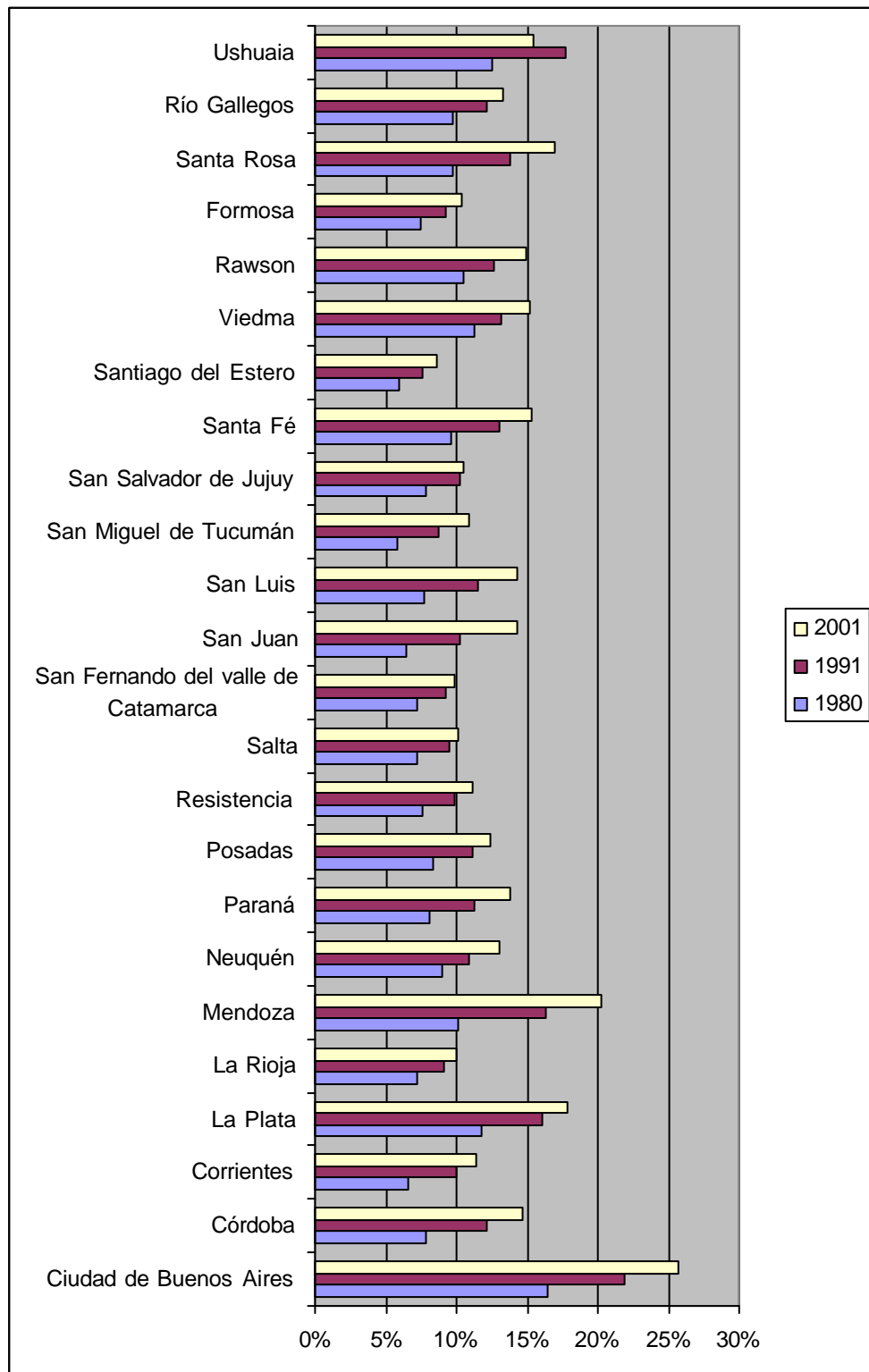
Fuentes: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009 y PNUD, Informe Sobre Desarrollo Humano 2010.

3. Hogares unipersonales en Argentina

La proporción de hogares unipersonales en la Argentina evidencia un constante crecimiento a lo largo de los años, con valores superiores a los de la mayoría de los países de Latinoamérica pero muy inferiores a los de Europa.

Es interesante ver las grandes diferencias que existen al considerar diferentes ciudades del país. Mientras que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires los hogares unipersonales representan más de la cuarta parte del total, en Santiago del Estero no llega al 10%.

Gráfico 4: Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares. Por ciudad. Años 1980, 1991, 2001



Fuente: INDEC, Censos 1980, 1991, 2001.

Cuadro 2: Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares. Por ciudad. Años 1980, 1991, 2001

Principales Ciudades	Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares		
	1980	1991	2001
Capitales de provincia			
Gran Buenos Aires	8%	11%	12%
Ciudad de Buenos Aires	16%	22%	26%
Córdoba	8%	12%	15%
Corrientes	7%	10%	11%
La Plata	12%	16%	18%
La Rioja	7%	9%	10%
Mendoza	10%	16%	20%
Neuquén	9%	11%	13%
Paraná	8%	11%	14%
Posadas	8%	11%	12%
Resistencia	8%	10%	11%
Salta	7%	9%	10%
San Fernando del Valle de Catamarca	7%	9%	10%
San Juan	6%	10%	14%
San Luis	8%	12%	14%
San Miguel de Tucumán	6%	9%	11%
San Salvador de Jujuy	8%	10%	10%
Santa Fe	10%	13%	15%
Santiago del Estero	6%	8%	9%
Viedma	11%	13%	15%
Rawson	11%	13%	15%
Formosa	7%	9%	10%
Santa Rosa	10%	14%	17%
Río Gallegos	10%	12%	13%
Ushuaia	13%	18%	15%
Ciudades grandes			
Mar del Plata	12%	15%	18%
Rosario	11%	15%	17%
Ciudades medianas			
Bahía Blanca	11%	15%	18%
Río Cuarto	10%	13%	16%
Ciudades pequeñas (hasta 60 mil hab.)			
Rafaela (Santa Fe)	10%	13%	16%
General Pico (La Pampa)	10%	14%	17%

Fuente: INDEC, Censos 1980, 1991, 2001.

Estos porcentajes de hogares unipersonales nos muestran que se trata de un fenómeno en crecimiento no sólo en las grandes aglomeraciones sino también en ciudades de todos los tamaños.

Cuadro 3: Censo 2001. Hogares Unipersonales por grupos etarios y género

Tipo de hogar		Total de hogares	Hogares Unipersonales		
			Cantidad	%	
Hogares		10.075.814	1.512.788	15%	
Grupos de edad y sexo del jefe	14-24 años	Varones	295.180	46.248	16%
		Mujeres	113.386	29.792	26%
	25-44 años	Varones	3.017.563	195.851	6%
		Mujeres	739.750	105.513	14%
	45-64 años	Varones	2.735.310	231.877	8%
		Mujeres	996.419	220.726	22%
	65 años o más	Varones	1.239.800	180.927	15%
		Mujeres	938.406	501.854	53%

Fuente: INDEC, Censo 2001.

En línea con lo que sucede en otros lugares del mundo⁴, los hogares unipersonales de personas mayores cuentan con un absoluto predominio de mujeres por una cuestión relacionada con su mayor expectativa de vida. En las edades de 14 a 24 y de 25 a 44, las mayores cantidades de hogares unipersonales se dan entre los hombres, mientras que en el grupo de 45 a 64 los valores son similares para ambos sexos.

Cuando lo que se observan son los valores porcentuales de la columna de la derecha, aparece que, para todos los grupos de edades, la proporción de hogares unipersonales con jefas mujeres es superior. Esto potencialmente podría ser engañoso porque el total de hogares con jefas mujeres -en relación al cual estos porcentajes están calculados- muy probablemente incluya, mayoritariamente, hogares de mujeres que viven sin su pareja, ya que las costumbres hacen que frecuentemente se declare como jefe al hombre aún cuando éste no sea estrictamente lo más representativo (se considera jefe de hogar a quien el hogar declare como tal, por lo que no necesariamente se trata del principal sostén). Siendo entonces que los “hogares con jefas mujeres” sean una cantidad muy inferior a la de “hogares con jefes hombres”, y que posiblemente estén integrado en su mayoría por mujeres que no conviven con una pareja, entonces no resulta sorprendente que los valores porcentuales de hogares unipersonales den considerablemente más altos entre las mujeres.

Para las provincias argentinas la relación entre la proporción de hogares unipersonales y el Producto Bruto Geográfico (PBG) per cápita nos muestra tendencias similares a las

⁴ Jim Bennett y Mike Dixon (2006): Single Person Households and Social Policy: Looking Forwards, The Joseph Rowntree Foundation.

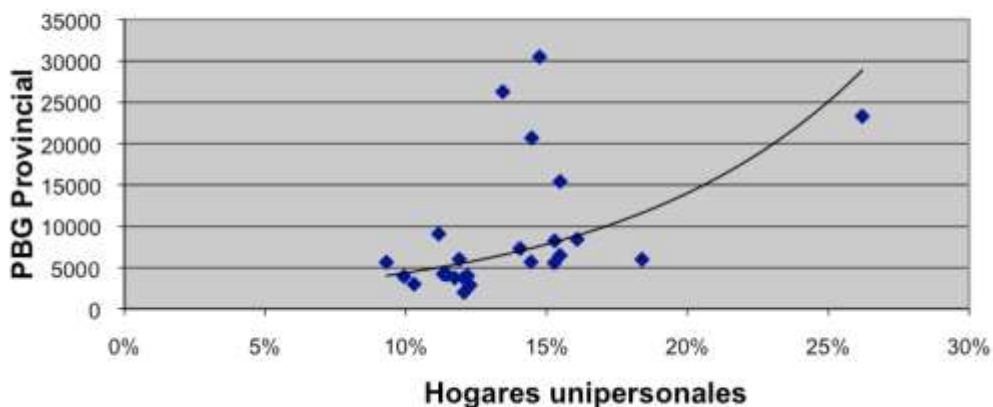
observadas a nivel mundial. Nótese que a excepción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las únicas provincias que tienen un PBG mayor a U\$S 15.000 son Chubut, Neuquén, Santa Cruz y Tierra del Fuego, lo cual podría explicarse, para las tres primeras, en las regalías petroleras y para la restante en el régimen de promoción industrial. En el gráfico se observa que estas provincias cuentan con un porcentaje de hogares unipersonales inferior a lo que sugeriría su nivel de producto.

Cuadro 4: Argentina: PBG y Hogares Unipersonales

Provincia	Total de hogares (1)	Total de hogares unipersonales (2)	Porcentaje de hogares unipersonales (3)	PBG provincial per cápita (4)
Ciudad de Buenos Aires	1.024.540	268.501	26%	23.309
Buenos Aires	3.921.455	551.132	14%	7.310
Catamarca	77.776	9.249	12%	6.009
Chaco	238.182	28.734	12%	2.015
Chubut	114.725	17.752	15%	15.422
Córdoba	877.262	135.732	15%	6.477
Corrientes	225.957	27.541	12%	4.001
Entre Ríos	316.715	45.734	14%	5.682
Formosa	114.408	14.046	12%	2.879
Jujuy	141.631	16.617	12%	3.755
La Pampa	91.661	16.849	18%	5.987
La Rioja	68.390	7.833	11%	4.162
Mendoza	410.418	45.815	11%	9.079
Misiones	235.004	28.310	12%	3.751
Neuquén	128.351	17.249	13%	26.273
Río Negro	154.453	23.603	15%	8.247
Salta	241.407	27.331	11%	4.220
San Juan	148.902	13.855	9%	5.642
San Luis	101.644	15.521	15%	5.580
Santa Cruz	53.834	7.938	15%	30.496
Santa Fe	872.295	140.242	16%	8.423
Santiago del Estero	178.201	18.334	10%	3.003
Tierra del Fuego	27.816	4.024	14%	20.682
Tucumán	310.787	30.846	10%	3.937

Fuentes: (1), (2) y (3): INDEC (Censo 2001); (4): Consultora Abeceb (2008).

Gráfico 5: PBG per cápita y Hogares unipersonales



Fuentes: INDEC (Censo 2001), Consultora Abeceb (2008)

4. Las viviendas

El concepto de “hogar” difiere del de “vivienda”; mientras que el primero se refiere a la persona o grupo de personas que vive bajo el mismo techo y comparten los gastos de alimentación, la “vivienda” (o unidad de habitación) es un recinto de alojamiento estructuralmente separado e independiente⁵.

El cambio en la conformación de los hogares es, entonces, impulsor de cambios en la tipología de las viviendas, ya que los requerimientos de vivienda en una sociedad de hogares “tipo” tradicionales (entendiendo esto como la situación prevaleciente en décadas pasadas) no son los mismos que los de una sociedad en la que aumenta la proporción de hogares unipersonales tendiendo en esta última a demandarse viviendas más pequeñas.

En la Ciudad de Buenos Aires, el distrito con mayor proporción de hogares unipersonales de la Argentina, se observa que la población se mantiene prácticamente estable desde la década de 1940, mientras que, en paralelo, se ha producido un aumento en los metros cuadrados construidos. Este incremento está destinado a satisfacer la demanda de vivienda de unidades cada vez más pequeñas, de uno o dos ambientes, en buena parte impulsada por los hogares unipersonales⁶.

⁵ INDEC, Definiciones de la base de datos, Censo Nacional 2001.

⁶ Buenos Aires crece en metros cuadrados pero no en población, Clarín 27 de febrero de 2011.

5. Impactos en el Transporte

Las implicancias del aumento en los hogares unipersonales sobre el transporte son múltiples y se detallan a continuación.

5.1 Ubicación de los hogares

En general, se considera que los hogares unipersonales tienden a estar ubicados en las áreas centrales de una ciudad, mientras que los de más integrantes se ubican más alejados. Uno de los estudios relevados ha encontrado evidencias de esta concepción⁷. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, de la Encuesta Anual de Hogares 2009 se desprende que la Zona B, integrada por las comunas 1 y la 3 (las más céntricas), es la que tiene mayor proporción de hogares unipersonales, con el 36,6%. Muy cerca está la Zona A, integrada por las comunas 2, 12, 13 y 14, es decir las del corredor norte de la ciudad, con una proporción del 34,5%. Esta zona no se consideraría céntrica en el contexto de la CABA, pero la presencia de hogares unipersonales podría estar explicada por el hecho de que está integrada por cuatro de las cinco comunas con mayor ingreso medio de la ciudad.

Cuadro 5: CABA: Proporción de hogares unipersonales por zona, e ingreso medio por comuna

Zona	% de hogares unipersonales	Comuna	Ingreso medio
A	34.5%	14	3429
		2	3388
		13	3327
		12	2591
B	36.6%	1	2371
		3	2209
C	18.9%	4	1750
		8	1321
D	20.5%	11	2374
		10	1919
		9	1678
E	26.9%	6	2910
		5	2462
		7	2046
		15	2044

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA). EAH 2009.

⁷ Theis Theisen (2010): Segregation According to household size in a monocentric city, University of Agder.

Si bien el cuadro presentado a continuación contiene datos del Censo 2001, y por lo tanto más antiguos que los presentados para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), puede servir como aproximación para ver que, en líneas generales, los lugares más céntricos de la aglomeración efectivamente contarían con una mayor proporción de hogares unipersonales.

Cuadro 6: Proporción de hogares unipersonales por municipio del GBA

Municipio	% de hogares unipersonales
Vicente López	18.37%
Avellaneda	16.07%
San Isidro	15.51%
Tres de Febrero	14.77%
Morón	14.51%
Lanús	14.46%
General San Martín	14.09%
San Fernando	13.42%
Lomas de Zamora	12.69%
Quilmes	12.61%
Hurlingham	11.68%
Ituzaingó	11.52%
Tigre	10.96%
La Matanza	10.92%
Almirante Brown	10.68%
San Miguel	10.66%
Berazategui	10.25%
Ezeiza	10.21%
Merlo	10.09%
Moreno	9.83%
Esteban Echeverría	9.80%
Florencio Varela	9.32%
Malvinas Argentinas	9.06%
José C. Paz	8.59%

Fuente: INDEC (Censo 2001).

Del cuadro precedente se desprende que, de los 24 partidos del conurbano, aquéllos con mayor cantidad de hogares unipersonales son, por lo general, los que se encuentran más cercanos a la CABA: de los 9 partidos que integran el primer cordón del conurbano, Vicente López, Avellaneda, San Isidro, Tres de Febrero, Morón, Lanús, General San Martín y Lomas de Zamora se encuentran entre los 10 partidos con mayor proporción de hogares unipersonales. El único partido del primer cordón que no figura entre estos 10 es La Matanza, que constituye un caso especial ya que sólo parte del mismo forma parte del

primer cordón, y los datos son para la totalidad del partido. Cabe suponer que de contar con los datos desagregados para la parte del partido que integra del primer cordón, figuraría entre los 10 primeros.

5.2 Relación con la tasa de motorización

El siguiente gráfico muestra la relación existente entre la tasa de motorización (cantidad de automóviles por cada 1.000 habitantes) y el porcentaje de hogares unipersonales para varios países.

Cuadro 7: Proporción de Hogares Unipersonales, PBI, IDH y autos cada 1000 habitantes

	Total de Hogares Privados (miles) (1)	Porcentaje de Hogares Unipersonales (2)	PBI per cápita (USD) (3)	IDH (4)	Vehículos cada 1.000 habitantes (5)
Alemania	39.943	38,50%	40.832	0,885	517,48
Bélgica	4.610	32,90%	43.794	0,867	482,93
Bulgaria	2.927	25,20%	6.223	0,743	328,93
Estonia	588	35,10%	14.402	0,812	421,43
Italia	24.346	28,60%	35.435	0,854	622,75
Letonia	811	22,50%	11.466	0,769	408,34
Lituania	1.392	32,30%	11.115	0,783	513,11
Países Bajos	7.279	35,90%	48.209	0,89	478,16
Austria	3.608	35,70%	45.686	0,851	530,09
Polonia	14.435	29,00%	11.302	0,795	447,92
Suecia	4.547	47,00%	43.668	0,885	471,97
Eslovenia	735	24,20%	24.111	0,828	531,86
España	17.377	24,50%	32.030	0,863	495,06
República Checa	4.496	33,00%	18.256	0,841	432,07
Hungría	4.172	31,80%	12.914	0,805	300,44
Reino Unido	27.180	34,00%	35.257	0,849	458,59
Argentina	11.019	15,60%	7.725	0,775	208,99
Brasil	54.492	10,30%	8.220	0,699	146,51
Canadá	12.911	27,20%	39.658	0,888	587,56
México	27.588	10,20%	8.134	0,75	191,10
EE. UU.	118.527	27,10%	45.934	0,902	(*) 782,90
Japón	50.468	30,80%	39.740	0,884	541,66
Australia	8.043	24,50%	45.285	0,937	654,54

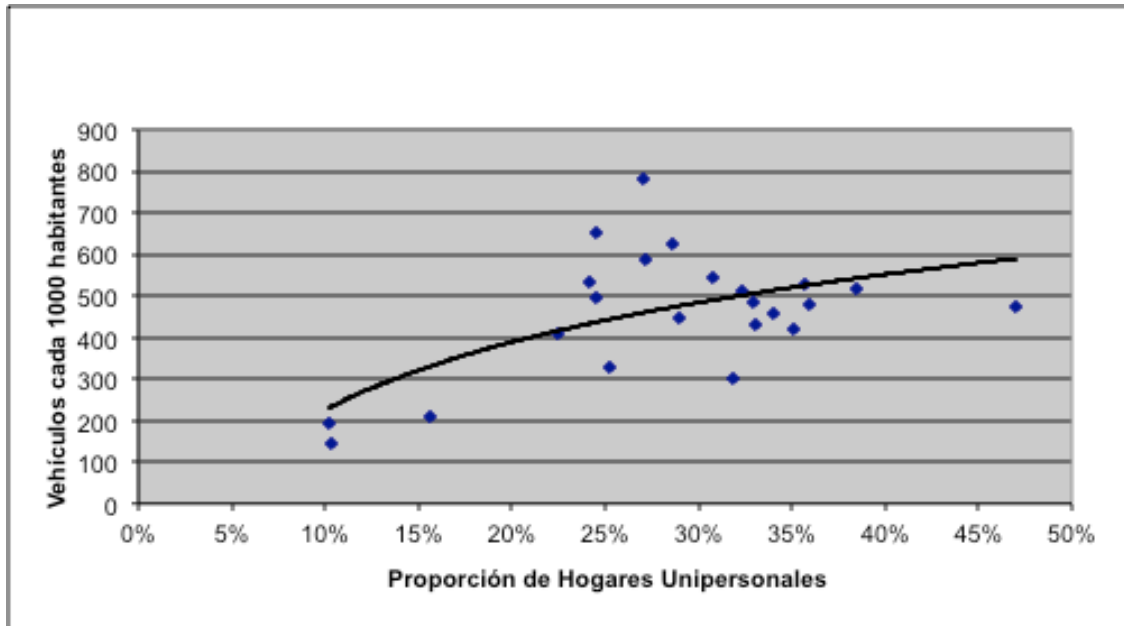
(1) (2) Fuente: Statischisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009.

(3) Fuente: Fondo Monetario Internacional: PBI per cápita en USD a precios corrientes.

(4) Datos de 2010. Fuente: PNUD. Informe Sobre Desarrollo Humano 2010.

(5) Andrés Gartner, C3T. Estudio Sobre Tasa de Motorización. Valores de 2009 excepto (*) 2008.

Gráfico 6: Tasa de Motorización y Hogares Unipersonales



Fuentes: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009 y Andrés Gartner, C3T, Estudio Sobre Tasa de Motorización.

En el análisis de esta relación se ve que la tasa de motorización es más alta en aquellos países con mayor proporción de hogares unipersonales. Sin embargo esto no nos dice nada acerca de la relación de causalidad, ya que como se vio anteriormente, los países con mayor proporción de hogares unipersonales son también aquellos con mayor PIB pc.

Podría argumentarse que un mayor número de personas que viven solas puede ser origen de una mayor tasa de motorización, ya que estas personas pueden poseer un vehículo particular para su uso exclusivo, que de vivir con otras personas compartirían. Por otra parte, un joven que se muda solo ve más restringido el acceso al o a los vehículos del hogar paterno, lo cual actuaría como incentivo para la adquisición de un vehículo. Por último, si consideramos que la decisión de vivir solo está relacionada con una cierta solvencia económica, esto sería un indicador de que quien integra un hogar unipersonal tiene mayores posibilidades de adquirir un vehículo particular que alguien que no puede optar por irse a vivir solo.

Resultan interesantes los resultados de la encuesta realizada en el marco de la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) encarada por la Secretaría de Transporte de la República Argentina. La misma fue llevada a cabo durante los años 2006 y 2007 y tuvo como ámbito geográfico de referencia a la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su conurbación. Si bien la encuesta abarca únicamente a la población usuaria de transporte

público, los resultados merecen ser analizados, especialmente respecto de la cantidad de vehículos en el hogar según el número de integrantes de este último. Estos datos indicarían una tasa de motorización sorprendentemente baja entre los usuarios de los servicios públicos de transporte (exclusivos o no y habituales o no) del Área Metropolitana de Buenos Aires. Los mayores valores obtenidos para pasajeros del subterráneo son consistentes con el hecho de que en Latinoamérica, en general, se trata de un modo de transporte utilizado con mayor frecuencia por las clases de ingresos medio y medio alto, mientras que otros modos tienen mayor participación de los estratos más bajos.

Cuadro 8: Cantidad de vehículos por hogar unipersonal, por modo de transporte

Cantidad de Vehículos por hogar unipersonal	Subterráneo	Colectivo	Ferrocarril
ninguno	85,1%	91,1%	90,3%
un auto	14,7%	8,7%	9,5%
dos o más autos	0,3%	0,2%	0,2%

Fuente: Secretaría de Transporte INTRUPUBA 2006 - 2007

5.3 Economías de escala

Pensando en el apartado anterior, podría surgir de manera intuitiva que existen economías de escala en poseer un automóvil cuantas más personas haya en el hogar. Uno de los estudios relevados⁸ analiza las economías de escala de los hogares para siete categorías de consumo: comida, vivienda, combustibles/gas/electricidad, equipamiento y operación del hogar, ropa, transporte, y “otros”. El modelo desarrollado encontró que hay economías de escala en el consumo de vivienda, pero estas economías son sustancialmente menores en ropa y transporte. Entre las posibles explicaciones para esto es que al interior de un hogar hay bienes que pueden considerarse “públicos”, es decir que todos los integrantes se benefician de ellos. Un ejemplo podría ser la heladera. Otros bienes, como la comida, no poseen esta condición de manera tan definida, aunque haya beneficios por comprar por cantidad.

Al no ser un estudio centrado en el transporte, queda el interrogante acerca de qué sucedería si se pudieran considerar los distintos tipos de gastos en transporte; podemos especular con que las economías de escala sean mayores en los gastos que requieren una inversión de capital, sea ésta grande (un auto) o más pequeña (una bicicleta), y prácticamente nula si consideramos otros gastos como los pasajes, ya que cada persona pagará, por lo general, lo mismo por un viaje, ya sea que esté sola o acompañada.

⁸ Julie A. Nelson (1988): Household Economies of Scale in Consumption: Theory and Evidence, *Econometrica*, Vol. 56, No. 6 (Nov., 1988), pp. 1301-1314.

5.4 Producción de viajes por hogar

Los estudios relevados han llegado a conclusiones distintas. Por un lado, en un relevamiento realizado en el área metropolitana de Minneapolis-Saint Paul, en Minnesota, Estados Unidos, se encontró que la cantidad de viajes por hogar aumentaría a medida que crece el número de integrantes del mismo, pero de manera que la tasa de viajes por persona no variaría mucho. Es decir que las personas en hogares unipersonales no viajarían significativamente más –ni menos– que las de hogares de más integrantes⁹. En contraposición con esto, para el área de la ciudad de Washington se encontró que el decrecimiento en la cantidad de viajes por hogar a medida que éste tiene menos integrantes iría acompañado de un ligero decrecimiento de la cantidad de viajes por persona¹⁰.

5.5 Tipo de desplazamientos

En general, los integrantes de una familia con hijos realizan desplazamientos más rutinarios que el integrante de un hogar unipersonal. Entre los primeros, existe una elevada proporción de viajes pendulares (por ejemplo, de la vivienda al trabajo, y viceversa), pero también existen desplazamientos con paradas intermedias (como podría ser dejar a los hijos en el colegio en camino al trabajo).

Si bien este tipo de desplazamientos también tiene lugar en los hogares unipersonales, estos últimos tendrían una mayor propensión que otros a formar desplazamientos más complejos y menos rutinarios¹¹. Adicionalmente, las mujeres tendrían más probabilidad que los hombres de formar estos desplazamientos complejos, con destinos intermedios en el viaje hacia y desde el trabajo¹².

5.6 Seguridad vial

Aquí no se encontraron datos ni trabajos que hablen directamente de los accidentes protagonizados por personas que viven solas, pero sí los relacionados a los grupos etarios que más fuertemente componen los hogares unipersonales.

⁹ 2000 Travel Behavior Inventory (2003), Metropolitan Council (Minneapolis-Saint Paul, Minnesota).

¹⁰ 2007/2008 Household Travel Survey (2010), National Capital Region Planning Board, Metropolitan Washington Council of Governments.

¹¹ Sharon Sarmiento (1996): Household, Gender and Travel, in Women's Travel Issues, Proceedings from the Second National Conference, U.S. Department of Transportation.

¹² Sharon Sarmiento (1996): Household, Gender and Travel, in Women's Travel Issues, Proceedings from the Second National Conference, U.S. Department of Transportation.

En un estudio realizado en Estados Unidos, los grupos de edad que representan los mayores porcentajes de fatalidades en accidentes de tránsito son los más jóvenes, lo cual también ocurre en Argentina¹³ y ¹⁴. Lo interesante es que al ajustarlo por la distancia de viaje, se encontró que no sólo los conductores más jóvenes sino también los adultos mayores serían los que tienen la mayor cantidad de accidentes fatales. Es decir que adultos mayores y jóvenes serían los grupos más propensos a sufrir una fatalidad en un accidente de tránsito en relación con la cantidad de viajes realizados.

5.7 Mudanzas¹⁵

El crecimiento en la proporción de hogares unipersonales podría tener un impacto negativo sobre la demanda de los servicios tradicionales de mudanzas. Fuentes consultadas del sector señalaron al crecimiento en los hogares unipersonales como la razón de que ya no se contraten con la frecuencia de antaño los grandes camiones de mudanzas. En paralelo, ha aumentado la circulación de pequeños camiones o pick-ups utilizados para las mudanzas de menor volumen, que no son operados por las mismas empresas.

Podría argumentarse que esto, en teoría, genera una mayor congestión y, por ende, un efecto negativo sobre la circulación en general, tanto en los pasajeros como en la distribución urbana de mercancías, así como también un impacto negativo sobre el ambiente, ya que reemplazar un camión de gran porte por vehículos más pequeños, aumenta el consumo de combustibles y las emisiones derivadas de este tipo de transporte. Sin embargo no es menos cierto que si las cantidades a trasladar son menores, la forma más eficiente de hacerlo es en vehículos más pequeños y que, de esa manera, tanto el ambiente como la circulación se verían más afectados si para las mudanzas de hogares unipersonales se utilizaran los grandes camiones tradicionales.

La merma en la demanda de estos servicios de mudanzas incide también negativamente sobre las posibilidades de renovación del parque de las empresas del rubro, por lo que aquellos vehículos que se pueden observar circulando son, en gran medida, antiguos, lo cual sí representa inequívocamente un impacto negativo sobre el ambiente. Como corolario

¹³ Our Nation's Travel: Current Issues. 2001 National Household Travel Survey (NHTS). U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration.

¹⁴ Resumen Estadística 2008, Dirección Nacional de Observatorio Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

¹⁵ Basado en entrevistas realizadas por el C3T a operadores del sector como parte de un trabajo no publicado sobre este tipo de servicios.

de la situación desfavorecida del sector, se ha mencionado también al hecho de que la cámara que agrupaba a estas empresas ha desaparecido.

5.8 Hogares unipersonales y adultos mayores

Además de la cuestión ya mencionada de seguridad vial, las personas mayores enfrentan en algún momento la transición del hogar de dos personas hacia el unipersonal debido al fallecimiento de su cónyuge. Este tema se ha tratado en un trabajo de Waara y Sjernborg, quienes encontraron distintos efectos en función de la dependencia que la persona tenía en la otra, siendo los efectos negativos más notorios cuanto mayor es la persona. Esto se verificaría como un incremento de la dependencia en el transporte público, o en la necesidad de que otra persona los tenga que ayudar en su traslado. Por otra parte, existen también efectos positivos cuando la persona es más joven, relacionados con la mayor autonomía en comparación con la situación previa en la cual tenía que cuidar de su pareja¹⁶.

6. Discusión final

En este trabajo se han presentado diversas ideas en torno a los efectos que el aumento de los hogares unipersonales tiene sobre el transporte, analizando datos disponibles y relevando estudios que se relacionan con el tema. Si bien en varios aspectos queda mucho por aprender, es posible afirmar que se trata de un fenómeno que ha impactado sobre todos los aspectos de la sociedad, y el transporte no es la excepción.

Se identificaron varias cuestiones que, si bien afectan a los grupos etarios con mayor representación entre los hogares unipersonales, no se relacionan directamente con el hecho de que las personas vivan solas. Los patrones de movilidad están dados por la característica de la persona “sola”, no por el hecho de que comparta o no el hogar o la vivienda.

Otros efectos, como la cantidad de vehículos, parecen estar más relacionados con el ingreso que con la existencia de los hogares unipersonales, por lo que serían efectos que ocurren en paralelo pero sin evidencia de que estén unidos por una relación de causalidad.

Sí es posible destacar que en general se observa que el crecimiento en los hogares unipersonales se da en función de dos variables: el crecimiento del ingreso y la proximidad del hogar al centro de la aglomeración urbana.

¹⁶ Nina Waara y Vanessa Stjernborg (2010): “Mobility of older women and men at transition from a two person household to a one person household”, Institute of Transport Studies, Monash University.

La relación con el ingreso tiene que ver, por un lado, con la posibilidad estrictamente económica de sustentar una vivienda para una sola persona, y representa la cara opuesta del hacinamiento que tiene lugar cuando los ingresos son magros. Por otra parte, la misma situación económica que permite el crecimiento de los hogares unipersonales, sumada a cambios sociales, es la que hace que éstos se mantengan en el tiempo, debido a la demora en formar una familia originada en los valores de independencia y gratificación personal. Por último, un mayor nivel de ingreso se asocia a mejores posibilidades en relación con el cuidado de la salud y eso redundaría en un crecimiento mayor de los hogares unipersonales de adultos mayores.

En cuanto a la proximidad al centro, cabe suponer que las personas que viven solas tienden a acercar su vivienda al lugar de sus ocupaciones, a lo que se suma la preferencia por la cercanía a diversos servicios y actividades sociales que suelen estar ubicados en las zonas céntricas de las aglomeraciones. En paralelo a esto, se puede especular con que ocurra algo similar a nivel de los partidos del conurbano: si bien no se accedió a datos que discriminaran las zonas de los partidos, es posible que las áreas con mayor proporción de hogares unipersonales sean, dentro de cada partido, las más céntricas dentro del mismo: un argumento en favor de esto proviene de observar las construcciones de departamentos de uno y dos ambientes, habitualmente localizadas en estas áreas.

Las implicancias de los hogares unipersonales para el transporte resultan más evidentes si imaginamos las siguientes tres situaciones:

- En un lote en una zona cualquiera vive una familia compuesta por padre, madre y cuatro hijos. El padre va todos los días al centro a trabajar. La madre se queda en la casa y los hijos van al colegio por el barrio.
- En ese mismo lote se construye un pequeño edificio de departamentos chicos. Ahora viven seis jóvenes en seis departamentos. Todos van cada día al centro a trabajar.
- Por último, en el mismo edificio, en lugar de seis jóvenes viven seis jubilados solos, que a veces viajan y a veces no, y que, por lo general, no tienen la restricción de tener que viajar en la hora pico.

Como se ve, la solución óptima de transporte no será la misma en una ciudad con preponderancia de una u otra configuración. En el primer caso viaja todos los días al centro una sola persona, mientras que en los dos últimos, ambos compuestos por hogares unipersonales, en un caso viajan seis personas, mientras que en el otro viajan muy poco o

directamente no lo hacen. Este sencillo ejemplo muestra que el fenómeno de los hogares unipersonales, su composición y su crecimiento deben ser tenidos en cuenta en un lugar preponderante de la planificación del transporte urbano.