



**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](mailto:utn.c3t@gmail.com)  
[www.c3t.fra.utn.com.ar](http://www.c3t.fra.utn.com.ar)

---

**“Hogares unipersonales: Impacto sobre el transporte.”  
Actualización con los datos del Censo de Población de  
2010**

Jorge Sánchez  
([josanc@gmail.com](mailto:josanc@gmail.com))

*\* Abril de 2014*

El presente documento es el resultado de un trabajo de actualización del artículo “Hogares Unipersonales. Impacto sobre el transporte” elaborado por Pilar Vázquez y Juan Martín Piccirillo en el año 2011, en el marco de una investigación del Centro Tecnológico de Transporte y Seguridad Vial de la UTN. El mismo buscaba realizar una aproximación al fenómeno de la transformación en la composición de los hogares, dando cuenta de la tendencia mundial registrada que da cuenta de una creciente presencia de hogares unipersonales, y sus implicancias para el sistema de transporte urbano. La propuesta de actualización de dicho trabajo estuvo motivada por la publicación de los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010, del INDEC, y la posibilidad de finalizar el diagnóstico sobre la envergadura que ha tomado el fenómeno en esta nueva década.

# **Apostillas Técnicas**

## **Informe Nº 9**

### **Hogares unipersonales. Impacto sobre el transporte.**

#### **Actualización con los datos del Censo de Población de 2010<sup>1</sup>**

Abril de 2014

#### **1. Introducción**

El presente documento es el resultado de un trabajo de actualización del artículo “Hogares Unipersonales. Impacto sobre el transporte” elaborado por Pilar Vázquez y Juan Martín Piccirillo en el año 2011, en el marco de una investigación del Centro Tecnológico de Transporte y Seguridad Vial de la UTN. El mismo buscaba realizar una aproximación al fenómeno de la transformación en la composición de los hogares, dando cuenta de la tendencia mundial registrada que da cuenta de una creciente presencia de hogares unipersonales, y sus implicancias para el sistema de transporte urbano.

La propuesta de actualización de dicho trabajo estuvo motivada por la publicación de los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010, del INDEC, y la posibilidad de finalizar el diagnóstico sobre la envergadura que ha tomado el fenómeno en esta nueva década. En ese sentido, fueron incorporados algunos datos sobre las cantidades totales y proporcionales de los hogares en el 2010 en nuestro país y en países extranjeros, a la vez que algunas cifras sobre la realidad en la Ciudad de Buenos Aires y en municipios provinciales. En términos generales, el análisis de los nuevos datos ha permitido corroborar la mayor parte de las hipótesis que se elaboraron en el artículo precedente, a la luz de los nuevos resultados, siendo pocos los casos en los que se ha tenido que relativizar el peso de alguna variable o ponderar alguna nueva (como sucede con la variable lugar de residencia y nivel de ingreso de la población en hogares unipersonales). Por último, se ha introducido una aproximación a la relación de los hogares unipersonales con el boom inmobiliario en la Ciudad de Buenos Aires en los últimos años, que por sus importantes efectos pareció relevante incluir.

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

---

<sup>1</sup>Artículo original: Pilar Vázquez y Juan Martín Piccirillo. Actualización: Jorge Sánchez con la colaboración de Pilar Fiuza y Ezequiel Ponce. Los autores agradecen los comentarios de Bruno Giormenti, Daniel Bossio y Juan Piccirillo.

tamaño promedio de los hogares. El proceso de transformación de la sociedad en las últimas décadas ha llevado al aumento en la cantidad de personas que viven solas y que son las 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.

## **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.

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 circunstancias<sup>2</sup>.

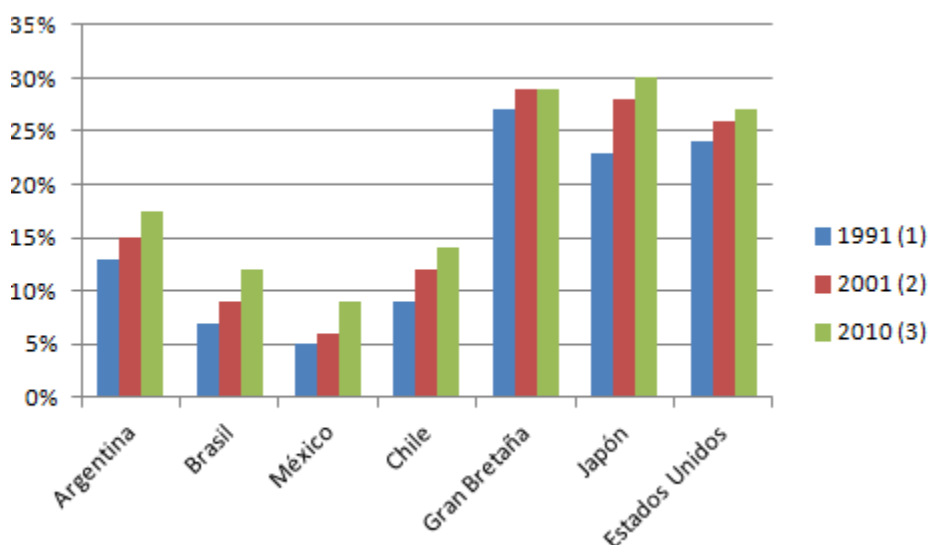
En el cuadro y en el gráfico que se muestran a continuación se vuelca la información de la proporción de hogares unipersonales respecto del total de hogares para varios

---

<sup>2</sup> Jim Bennett y Mike Dixon (2006): *Single Person Households and Social Policy: Looking Forwards*. The Joseph Rowntree Foundation.

países seleccionados, con información correspondiente a los años 2001 y 2010.

**Gráfico 1: Proporción de Hogares Unipersonales 1991-2010**



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

**Cuadro 1: Proporción de hogares unipersonales sobre el total de hogares: 1991, 2001 y 2010**

País	1980 (1)	1991 (2)	2001 (3)	2010 (4)
<b>Argentina</b>	10%	13%	15%	18%
<b>Alemania</b>	30%	34%	37%	39%
<b>Brasil</b>	5%	7%	9%	12%
<b>España</b>	s/d	13%	20%	23%
<b>México</b>	s/d	5%	6%	9%
<b>Chile</b>	s/d	9%	12%	14%
<b>Gran Bretaña</b>	22%	27%	29%	29%
<b>Japón</b>	16%	23%	28%	30%
<b>Estados Unidos</b>	22%	24%	26%	27%
<b>Uruguay</b>	s/d	17%	20%	21%

(1) Brasil 1978, (2) Brasil 1992, México 1990 y Uruguay 1996. (3) México 2000, Chile 2002, Uruguay 2004. (4) Chile 2009, España y Uruguay 2011, Alemania 2012

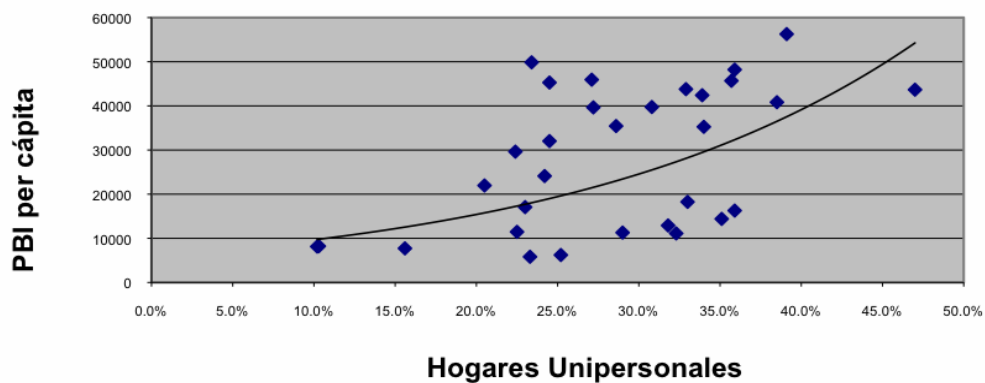
Fuentes: Statistics Bureau (Japón), Office for National Statistics (Gran Bretaña), U.S. Census Bureau (Estados Unidos), INDEC (Argentina), IBGE (Brasil), INEGI (México), INE (Chile).

## 2.1 Relación con el ingreso

El fenómeno de crecimiento en la proporción de hogares unipersonales, como se puede visualizar en el apartado anterior, constituye una tendencia en alza a nivel

mundial. No obstante, no presenta la misma vitalidad en todos los países. En términos generales, partir de las comparaciones, se puede apreciar 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).

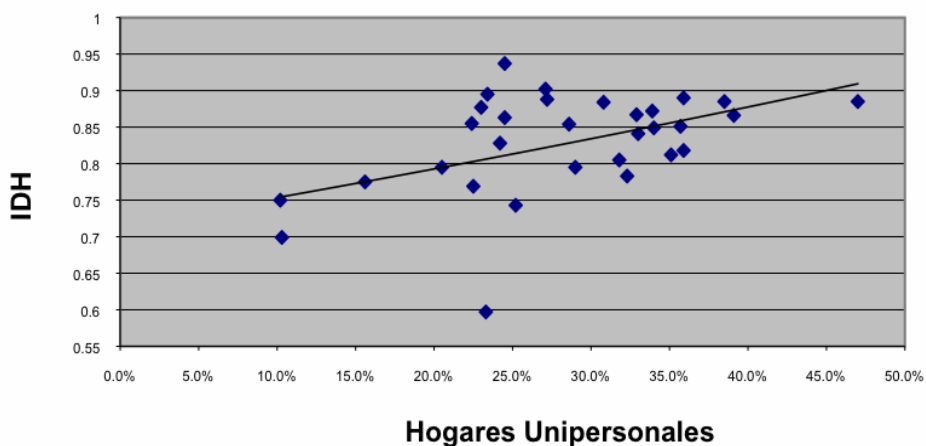
**Gráfico 2: PIB per cápita y hogares unipersonales, 2009**



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**

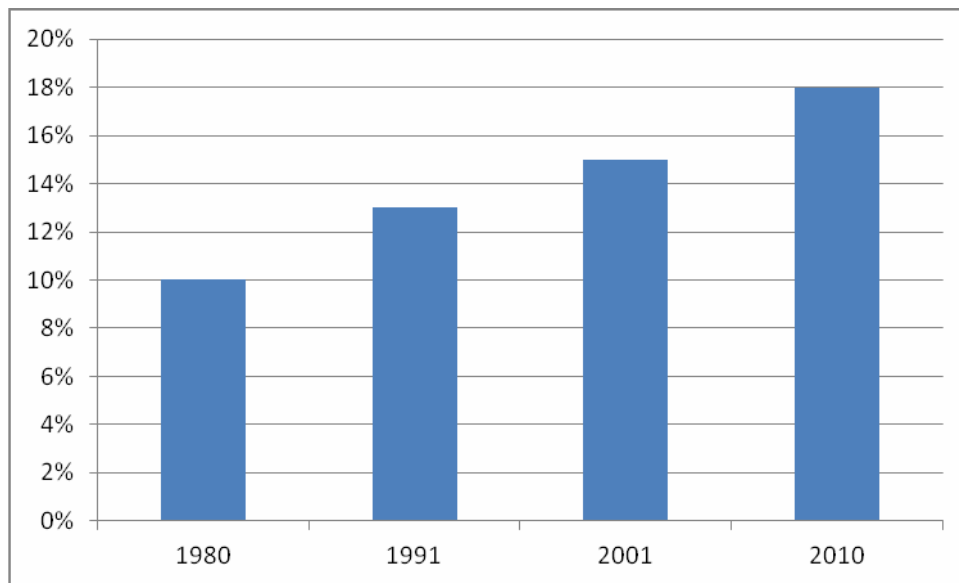


Fuentes: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009 y PNUD, Informe Sobre Desarrollo Humano 2010.

### **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 inferiores a los de Europa. Así, como se observa en el siguiente gráfico, en los últimos treinta años el porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares, para el total del país, ha crecido desde un 10% en 1980 a un 18% en 2010.

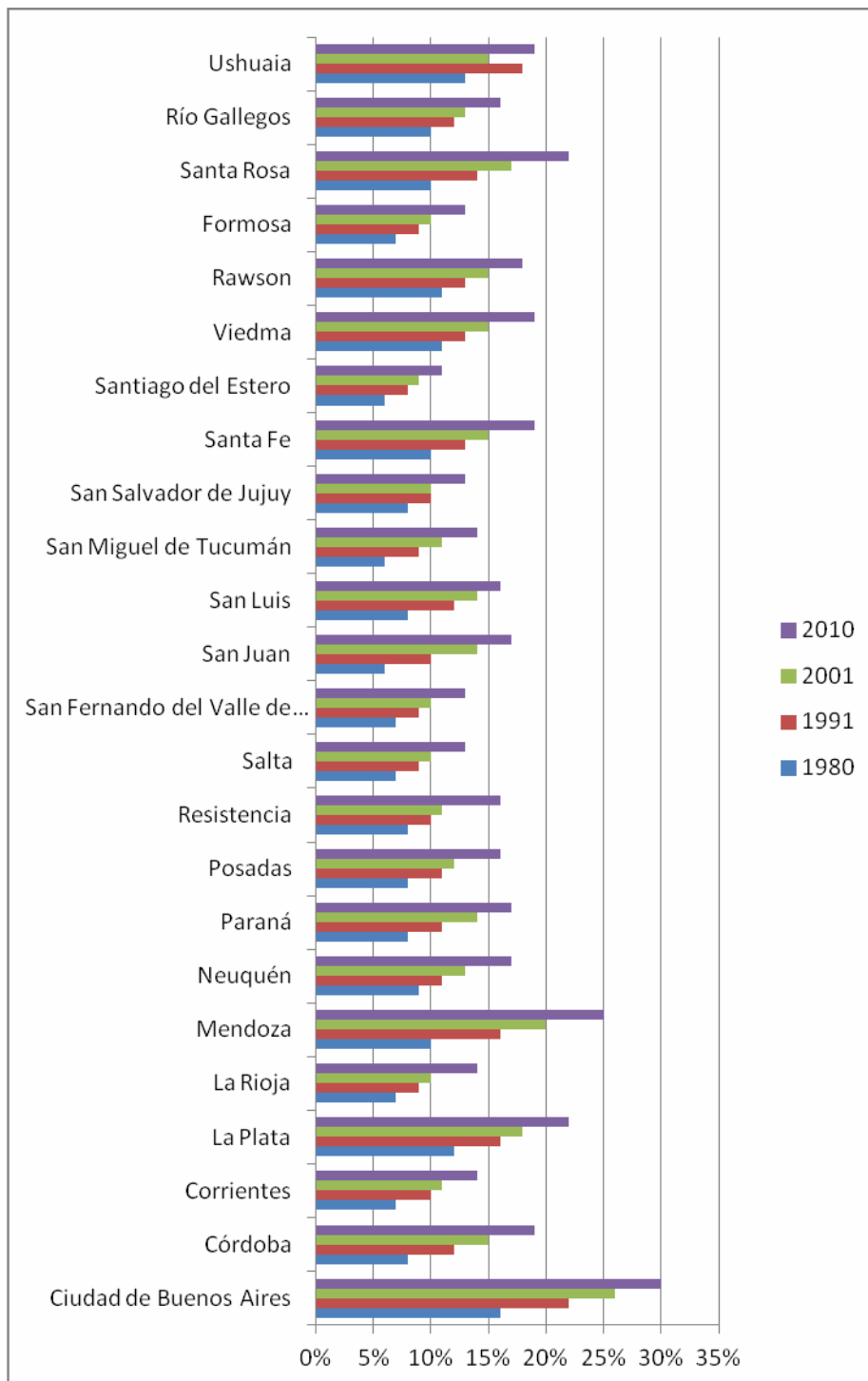
**Gráfico 4: Porcentaje de hogares unipersonales en Argentina en 1980, 1991, 2001 y 2010.**



Fuente: INDEC, Censos de población 1980, 1991, 2001, 2010.

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 el 30% del total para el año 2010, en Santiago del Estero llegan al 11%.

**Gráfico 5: Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares. Por ciudad. Años 1980, 1991, 2001 y 2010**



Fuente: INDEC, Censos 1980, 1991, 2001 y 2010.



**Cuadro 2: Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares. Por ciudad.  
Años 1980, 1991, 2001 y 2010**

Ciudades	Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares			
	1980	1991	2001	2010
<b>Capitales de provincia</b>				
Gran Buenos Aires	8%	11%	12%	15%
Ciudad de Buenos Aires	16%	22%	26%	30%
Córdoba	8%	12%	15%	19%
Corrientes	7%	10%	11%	14%
La Plata	12%	16%	18%	22%
La Rioja	7%	9%	10%	14%
Mendoza	10%	16%	20%	25%
Neuquén	9%	11%	13%	17%
Paraná	8%	11%	14%	17%
Posadas	8%	11%	12%	16%
Resistencia	8%	10%	11%	16%
Salta	7%	9%	10%	13%
San Fernando del Valle de Catamarca	7%	9%	10%	13%
San Juan	6%	10%	14%	17%
San Luis	8%	12%	14%	16%
San Miguel de Tucumán	6%	9%	11%	14%
San Salvador de Jujuy	8%	10%	10%	13%
Santa Fe	10%	13%	15%	19%
Santiago del Estero	6%	8%	9%	11%
Viedma	11%	13%	15%	19%
Rawson	11%	13%	15%	18%
Formosa	7%	9%	10%	13%
Santa Rosa	10%	14%	17%	22%
Río Gallegos	10%	12%	13%	16%
Ushuaia	13%	18%	15%	19%
<b>Ciudades grandes (más de 500 mil hab.)</b>				
Mar del Plata	12%	15%	18%	22%
Rosario	11%	15%	17%	21%
<b>Ciudades medianas (entre 100 mil y 500 mil hab.)</b>				
Bahía Blanca	11%	15%	18%	23%
Comodoro Rivadavia	10%	12%	13%	17%
Concordia	7%	9%	12%	15%
San Rafael	8%	10%	13%	17%
Río Cuarto	10%	13%	16%	19%
<b>Ciudades pequeñas (hasta 100 mil hab.)</b>				

Ciudades	Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares			
	1980	1991	2001	2010
Rafaela (Santa Fe)	10%	13%	16%	18%
General Pico (La Pampa)	10%	14%	17%	21%
Goya (Corrientes)	6%	9%	10%	13%
Río Gallegos (Santa Cruz)	10%	12%	13%	16%
San Ramón de la Nueva Orán (Salta)	6%	8%	10%	10%
Trelew (Chubut)	11%	13%	15%	19%

Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población 1980, 1991, 2001, 2010

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

Fuente: INDEC, Censo de población 2001.

**Cuadro 3.1: Censo 2010. Hogares unipersonales por grupos etarios y género**

Tipo de hogar		Total de hogares	Hogares Unipersonales	
			Cantidad	%
<b>Hogares</b>		<b>12.171.675</b>	2.143.188	18%
Hasta 24 años	Varones	<b>352.941</b>	54.241	15%
	Mujeres	<b>210.226</b>	53.764	26%
25-44 años	Varones	<b>3.294.977</b>	320.246	10%
	Mujeres	<b>1.308.570</b>	190.217	15%
45-64 años	Varones	<b>2.995.415</b>	349.298	12%
	Mujeres	<b>1.456.588</b>	313.016	21%
65 años o más	Varones	<b>1.371.628</b>	238.914	17%
	Mujeres	<b>1.181.330</b>	606.480	51%

Fuente: INDEC, Censo Nacional de población 2010.

En línea con lo que sucede en otros lugares del mundo<sup>3</sup>, 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 hasta 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 integrados 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

<sup>3</sup> Jim Bennett y Mike Dixon (2006): Single Person Households and Social Policy: Looking Forwards, The Joseph Rowntree Foundation.

las 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. Año 2001**

Provincia	Total de hogares	Total de hogares unipersonales	Porcentaje de hogares unipersonales	PBG provincial per cápita (1)
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: INDEC (Censo 2001), (1) Consultora Abeceb (2008).

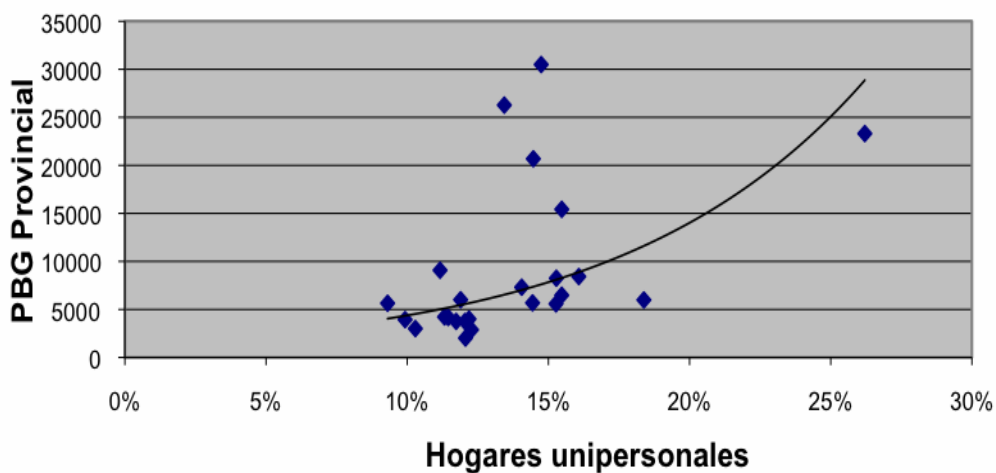
**Cuadro 4.1: Argentina: PBG y Hogares Unipersonales. Año 2010**

Provincia	Total de hogares	Total de hogares unipersonales	Porcentaje de hogares unipersonales	PBG provincial per cápita (1)
Ciudad de Buenos Aires	1.150.134	343.967	30%	23.309
Buenos Aires	4.789.484	800.185	17%	7.310

Provincia	Total de	Total de hogares	Porcentaje de	PBG
Catamarca	96.001	13.577	14%	6.009
Chaco	288.422	41.129	14%	2.015
Chubut	157.166	28.838	18%	15.422
Córdoba	1.031.843	188.791	18%	6.477
Corrientes	267.797	39.060	15%	4.001
Entre Ríos	375.121	64.405	17%	5.682
Formosa	140.303	20.397	15%	2.879
Jujuy	174.630	24.081	14%	3.755
La Pampa	107.674	23.342	22%	5.987
La Rioja	91.097	13.528	15%	4.162
Mendoza	494.841	67.015	14%	9.079
Misiones	302.953	44.105	15%	3.751
Neuquén	170.057	29.877	18%	26.273
Río Negro	199.189	36.589	18%	8.247
Salta	299.794	38.506	13%	4.220
San Juan	177.155	19.274	11%	5.642
San Luis	126.922	21.207	17%	5.580
Santa Cruz	81.796	14.432	18%	30.496
Santa Fe	1.023.777	194.254	19%	8.423
Santiago del Estero	218.025	26.532	12%	3.003
Tierra del Fuego	27.816	6.895	25%	20.682
Tucumán	368.538	43.202	12%	3.937

Fuentes: INDEC (Censo 2010), 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 independiente<sup>4</sup>.

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 unipersonales<sup>5</sup>.

#### **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 mayor cantidad de integrantes se ubican más alejados. Uno de los estudios relevados ha encontrado evidencias de esta concepción<sup>6</sup>.) Si bien el cuadro presentado a continuación contiene datos del Censo 2001 y 2010, 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

<sup>4</sup> INDEC, Definiciones de la base de datos, Censo Nacional 2001.

<sup>5</sup> Buenos Aires crece en metros cuadrados pero no en población, Clarín 27 de febrero de 2011.

<sup>6</sup> Theis Theisen (2010): Segregation According to household size in a monocentric city, University of Agder.

líneas generales, los lugares más céntricos de la aglomeración efectivamente contarían con una mayor proporción de hogares unipersonales.

**Cuadro 5: Proporción de hogares unipersonales por municipio del GBA**

Municipio	% de hogares unipersonales sobre el total de hogares	
	Año 2001	Año 2010
CABA	25,78%	29,91%
Vicente López	18,37%	23,53%
Avellaneda	16,07%	19,25%
San Isidro	15,51%	19,20%
Tres de Febrero	14,77%	18,18%
Morón	14,51%	17,79%
Lanús	14,46%	17,70%
General San Martín	14,09%	17,44%
San Fernando	13,42%	16,48%
Lomas de Zamora	12,69%	16,36%
Quilmes	12,61%	15,63%
Hurlingham	11,68%	14,62%
Ituzaingó	11,52%	14,60%
Tigre	10,96%	13,29%
La Matanza	10,92%	12,11%
Almirante Brown	10,68%	13,10%
San Miguel	10,66%	14,28%
Berazategui	10,25%	13,04%
Ezeiza	10,21%	12,33%
Merlo	10,09%	12,73%
Moreno	9,83%	11,96%
Esteban Echeverría	9,80%	12,87%
Florencio Varela	9,32%	11,32%
Malvinas Argentinas	9,06%	11,85%
José C. Paz	8,59%	10,95%
<b>Total GBA</b>	<b>16,30%</b>	<b>19,06%</b>

Fuente: INDEC (Censo 2001 y Censo 2010).

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 éstos 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.

Un fenómeno similar ocurre en la Ciudad de Buenos Aires, donde las zonas más céntricas también tienen una relación fuerte con los hogares unipersonales, siendo éstos el tipo de hogar que predomina en este conjunto de aglomeraciones. Como vemos en el cuadro siguiente, en la zona céntrica, los hogares unipersonales representan en 31,6% de los hogares totales, constituyendo casi un tercio de los hogares de la zona. En la zona sur, compuesta por comunas más alejada, la proporción es casi la mitad.

**Cuadro 6: Distribución porcentual de los hogares particulares por cantidad de personas en el hogar y tamaño medio del hogar según zona y dominio. Ciudad de Buenos Aires. Año 2011**

Zona <sup>1</sup>	Total	Cantidad de personas en el hogar				
		1	2	3	4	5 ó más
Total	100,0%	29,3%	29,7%	16,9%	14,7%	9,4%
Norte	100,0%	34,5%	31,6%	13,9%	14,0%	6,0%
Centro	100,0%	31,6%	29,4%	16,9%	13,7%	8,4%
Sur	100,0%	17,3%	28,0%	20,6%	17,8%	16,2%

<sup>1</sup> Zona norte comprende las comunas: 2, 13, 14; zona centro: 1, 3, 5, 6, 7, 11, 12, 15; zona sur: 4, 8, 9, 10. Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA). EAH 2011.

## 5.1 Relación de los hogares unipersonales con el nivel de ingreso

A la hora de realizar una indagación sobre los hogares unipersonales no se puede dejar de lado la relación que éstos tienen no sólo con el lugar de residencia sino también con el nivel de ingreso. En efecto, los datos que surgen del cuadro 6 arrojan que la zona norte de la CABA, constituida por las comunas 2, 13 y 14<sup>7</sup>, es aquella en donde los hogares con un solo habitante representan un porcentaje más elevado, (34,5% sobre el total de hogares). Esto no es un dato menor teniendo en cuenta que dichas comunas se caracterizan por ser tres de las cuatro comunas con mayor ingreso medio de la ciudad. Al mismo tiempo, las comunas en donde la proporción de hogares unipersonales es más baja, son aquellas en donde el ingreso medio es de los más bajos. Tal es el caso de las comunas 8, 9 y 10<sup>8</sup>, al sur y oeste de la ciudad, contenedoras de algunos de los barrios más relegados en materia social y de infraestructura en la ciudad, como Soldati y Lugano. En ese sentido, los datos parecen

<sup>7</sup> Comuna 2: Recoleta, Comuna 13: Nuñez y Colegiales, Comuna 14: Belgrano.

<sup>8</sup> Comuna 8: Villa Soldati, Villa Riachuelo, Lugano; Comuna 9: Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda; Comuna 10: Villa Real, Monte Castro Versalles, Floresta Vélez Sarfield, y Villa Luro.



indicar que mejores condiciones económicas serían un factor importante y habilitante de la posibilidad de vivir solos/as entre la población.

**Cuadro 7. Comuna según porcentaje de hogares Unipersonales y nivel de Ingreso promedio en población de 10 años y más<sup>9</sup>**

Comuna	% de Hogares Unipersonales	Ingreso promedio mensual personal (en \$)
Total CABA	29,3%	3.698
1	46,6%	4.253
2	35,5%	5.606
3	35,3%	3.546
4	19,1%	2.824
5	32,9%	4.440
6	38,0%	4.560
7	31,9%	3.861
8	14,2%	2.410
9	18,9%	3.068
10	16,4%	3.096
11	17,8%	3.624
12	22,2%	4.672
13	30,3%	4.874
14	39,8%	4.971
15	24,2%	3.776

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA) EAH 2011

### 5.1 c. Hogares unipersonales y boom inmobiliario<sup>10</sup>

La tendencia al crecimiento de los hogares unipersonales ha dado lugar, también, a ciertos efectos en el mercado inmobiliario que es preciso señalar y que probablemente estarían contribuyendo a potenciarlo. En efecto, la construcción de ambientes pequeños, en especial de mono-ambientes, ha sido uno de los motores del boom inmobiliario en algunas zonas de la Capital Federal. Un ejemplo de esto es lo que ocurre en la definida como “Zona Reciente de Desarrollo Inmobiliario Residencial” (Almagro, Caballito, Villa Crespo, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón), la zona que mayor superficie en venta que ofrece en la Ciudad (27,8% del total). En dicha zona, la construcción de unidades de un único ambiente ha sido promovida en respuesta al alto peso que tienen los hogares unipersonales en el distrito, siendo éstos cerca de un

<sup>9</sup> Comuna 1: Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución; Comuna 3: Balvanera y San Cristóbal; Comuna 5: Boedo, Almagro; Comuna 6: Caballito; Comuna 7 : Flores y Parque Chacabuco; Comuna 11: Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque y Villa Santa Rita, Comuna 12: Coghlan, Saavedra, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón.

<sup>10</sup> Este punto se basa en consultas efectuadas en varias inmobiliarias de diferentes barrios de la ciudad.

tercio del total. Esto también se estaría replicando en el sector de alquileres, en donde la oferta de unidades de un ambiente ronda casi el 50% del segmento a estrenar, porcentaje levemente superior al correspondiente a las propiedades de dos ambientes (38%).

En lo que respecta al conjunto del mercado inmobiliario en la Ciudad de Buenos Aires, la tendencia es similar, aunque de menor impulso en relación a los departamentos de un ambiente. Del total de las unidades alquiladas en el 2012, los mono-ambientes constituyen un 23%, los dos ambientes un 42% y los 3 ambientes, un 25 %. A pesar de no podemos pensar la relación entre hogar unipersonal y unidad mono-ambiental como de tipo directa (puesto que por ejemplo una persona puede residir en una unidad de más de una habitación, o un hogar constituido por más de una persona puede residir en un mono-ambiente y que la proporción de hogares unipersonales crece con el nivel de ingreso), si consideramos los mono-ambientes y dos ambientes como posibles indicadores de hogares unipersonales, los porcentajes estarían mostrando que el fenómeno continúa en ascenso.

En suma, los valores que arrojan el estudio del mercado inmobiliario en la ciudad de Buenos Aires demostrarían el fuerte efecto que estarían teniendo los hogares unipersonales en el factor habitacional y en el tipo de viviendas construidas.

Un fenómeno similar de incremento en la demanda de viviendas mono ambientes se verifica en las áreas cercanas a las nuevas universidades nacionales del conurbano por parte de estudiantes originarios de barrios o zonas alejadas de éstas.

## **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**

	<b>Total de Hogares Privados (miles) (1)</b>	<b>Porcentaje de Hogares Unipersonales (2)</b>	<b>PBI per cápita (USD) (3)</b>	<b>IDH (4)</b>	<b>Vehículos cada 1.000 habitantes (5)</b>
<b>Alemania</b>	39.943	38,5%	40.832	0,885	517,5
<b>Bélgica</b>	4.610	32,9%	43.794	0,867	482,9
<b>Bulgaria</b>	2.927	25,2%	6.223	0,743	328,9
<b>Estonia</b>	588	35,1%	14.402	0,812	421,4
<b>Italia</b>	24.346	28,6%	35.435	0,854	622,8
<b>Letonia</b>	811	22,5%	11.466	0,769	408,3
<b>Lituania</b>	1.392	32,3%	11.115	0,783	513,1
<b>Países Bajos</b>	7.279	35,9%	48.209	0,89	478,2
<b>Austria</b>	3.608	35,7%	45.686	0,851	530,1
<b>Polonia</b>	14.435	29,0%	11.302	0,795	447,9
<b>Suecia</b>	4.547	47,0%	43.668	0,885	472,0
<b>Eslovenia</b>	735	24,2%	24.111	0,828	531,9
<b>España</b>	17.377	24,5%	32.030	0,863	495,1
<b>República Checa</b>	4.496	33,0%	18.256	0,841	432,1
<b>Hungría</b>	4.172	31,8%	12.914	0,805	300,4
<b>Reino Unido</b>	27.180	34,0%	35.257	0,849	458,6
<b>Argentina</b>	11.019	15,6%	7.725	0,775	209,0
<b>Brasil</b>	54.492	10,3%	8.220	0,699	146,5
<b>Canadá</b>	12.911	27,2%	39.658	0,888	587,6
<b>México</b>	27.588	10,2%	8.134	0,75	191,1
<b>EE. UU.</b>	118.527	27,1%	45.934	0,902	(*) 782,9
<b>Japón</b>	50.468	30,8%	39.740	0,884	541,7
<b>Australia</b>	8.043	24,5%	45.285	0,937	654,5

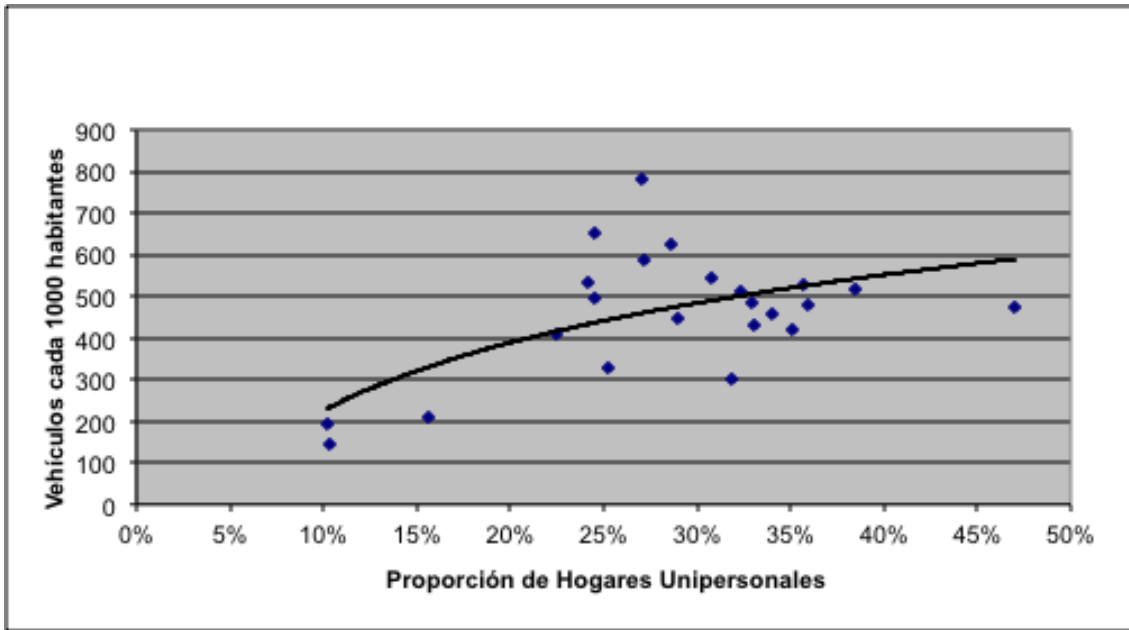
1) (2) Fuente: Statischisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009.

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

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

(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, en general, 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 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 relevados<sup>11</sup> 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

<sup>11</sup> Julie A. Nelson (1988): Household Economies of Scale in Consumption: Theory and Evidence, *Econometrica*, Vol. 56, No. 6 (Nov., 1988), pp. 1301-1314.

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.

#### **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 integrantes<sup>12</sup>. 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 persona<sup>13</sup>.

#### **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 rutinarios<sup>14</sup>. Adicionalmente, las mujeres tendrían más probabilidad que los hombres de formar estos desplazamientos complejos, con destinos intermedios en el viaje hacia y desde el trabajo<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> 2000 Travel Behavior Inventory (2003), Metropolitan Council (Minneapolis-Saint Paul, Minnesota).

<sup>13</sup> 2007/2008 Household Travel Survey (2010), National Capital Region Planning Board, Metropolitan Washington Council of Governments.

<sup>14</sup> Sharon Sarmiento (1996): Household, Gender and Travel, in Women's Travel Issues, Proceedings from the Second National Conference, U.S. Department of Transportation.

<sup>15</sup> Sharon Sarmiento (1996): Household, Gender and Travel, in Women's Travel Issues, Proceedings from the Second National Conference, U.S. Department of Transportation.

## 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.

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 Argentina<sup>16 y 17</sup>. 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 Mudanzas<sup>18</sup>

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

---

<sup>16</sup> Our Nation's Travel: Current Issues. 2001 National Household Travel Survey (NHTS). U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration.

<sup>17</sup> Resumen Estadística 2008, Dirección Nacional de Observatorio Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

<sup>18</sup> Basado en entrevistas realizadas por el C3T a operadores del sector como parte de un trabajo no publicado sobre este tipo de servicios.

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 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 pareja<sup>19</sup>.

## **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

---

<sup>19</sup> 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.



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 o a los nuevos centros nacionales universitarios del conurbano bonaerense.

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, en el segundo seis, y en el tercero es totalmente variable. 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. Hay que remarcar que en los dos últimos casos se trata de hogares unipersonales donde en uno se viaja mucho y en otro, no, lo que reafirma el concepto que es importante conocer no solo el número de hogares unipersonales, sino cómo están constituidos.