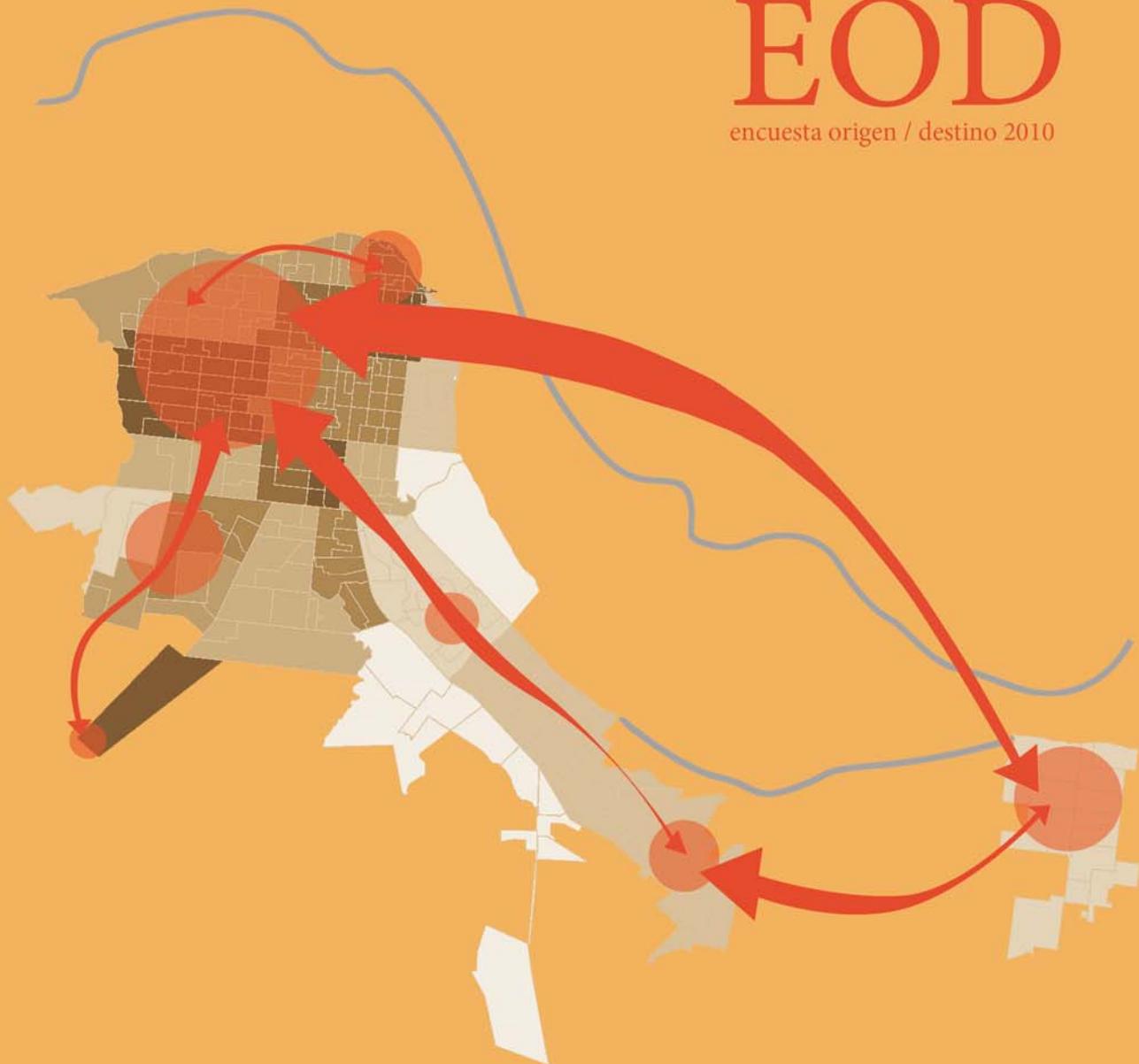


EOD

encuesta origen / destino 2010



Movilidad en el Área Metropolitana de Posadas

EOD

encuesta origen / destino 2010

Movilidad en el Área
Metropolitana de Posadas

Encuesta origen-destino 2010 : Movilidad en el Área Metropolitana de Posadas . - 1a ed. - Buenos Aires : Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires, 2012.

138 p. ; 23 x18 cm.

ISBN (EN TRÁMITE)

1. Transporte Urbano. 2. Movilidad Urbana. I. Título CDD 388

PTUMA | PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO
PARA ÁREAS METROPOLITANAS



PROVINCIA DE
MISIONES

 Transporte Público



Ministerio del
Interior y Transporte
Presidencia de la Nación

Argentina



Resultados de la encuesta origen / destino 2010



Realización

Responsables Institucionales

Cdr. Aníbal Florencio RANDAZZO
Ministro, Ministerio del Interior y Transporte

Dr. Alejandro RAMOS
Secretario, Secretaría de Transporte de la Nación

Dr. Maurice Fabian CLOSS
Gobernador de la Provincia de Misiones

Ejecución Institucional

Este estudio fue realizado en el marco del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA), cofinanciado entre el Gobierno Argentino y el Banco Mundial, Préstamo BIRF N° 7794-AR

Lic. Gerardo OTERO
Subsecretario de Gestión Administrativa del Transporte, Secretaría de Transporte de la Nación
Coordinador de la Unidad Ejecutora del PTUMA

Gobierno de la Provincia de Misiones

Dr. Hermes V. ALMIRON
Subsecretario de Transporte, Puertos, Aeropuertos y Redes de Comunicación

Redacción y procesamiento de información

Equipo Técnico PTUMA

Lic. Sebastián ANAPOLSKY

Coordinador del área Estudios Preliminares y Monitoreo de Proyectos

Lic. Leda PEREYRA

Lic. Carolina BENÍTEZ

Arq. María Cielo LAURÍA

Ing. Javier CANTARELLA

Lic. Mariela NEROME

Equipo Técnico Posadas

Ing. Marcelo ACUÑA

Diseño, diagramación y tratamiento de imágenes

Arq. María Cielo LAURÍA

Fotografías

PTUMA

Información

Para mayor información acerca del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas diríjase a:

<http://www.ptuma.gob.ar/>

En la página web se encontrará disponible esta publicación en formato digital como así también las bases de datos de la encuesta.



Agradecimientos

A las autoridades y funcionarios del Banco Mundial; a las Consultoras Latinoconsult-Ingenieros Consultores- , Getinsa y Decisiones Empresariales, por haber realizado el relevamiento de campo, aportando datos de gran importancia para la realización de la presente publicación; al personal de la Provincia de Misiones; a las autoridades y ciudadanos de las localidades vecinas a Posadas e involucradas en la Encuesta; a los encuestadores que llevaron adelante las entrevistas y a los miles de entrevistados por su cortesía y buena disposición.

Acrónimos

- **AC:** Área Central de Posadas
- **AMP:** Área Metropolitana de Posadas
- **AMsP:** Área Metropolitana sin Posadas
- **BIRF:** Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
- **EOD:** Encuesta de Origen y Destino
- **EPH:** Encuesta Permanente de Hogares
- **IMPH:** Ingreso Monetario Promedio por Hogar
- **INDEC:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
- **km:** Kilómetros
- **NBI:** Necesidades Básicas Insatisfechas
- **PTUBA:** Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires
- **PTUMA:** Proyecto de Transporte para Áreas Metropolitanas
- **TNM:** Transporte No Motorizado
- **TUP:** Transporte Urbano de Pasajeros
- **UPE:** Unidad Primera Etapa (radios censales)
- **USE:** Unidad Segunda Etapa (viviendas)

Índice

Contenido

	Pág.
Prólogo	XV
Resumen Ejecutivo	XVII
Capítulo 1. Marco de Referencia	1
1.1. Introducción	3
1.2. Antecedentes	5
Capítulo 2. Desarrollo de la Encuesta Origen-Destino 2010	7
2.1. Objetivos	9
2.2. Área de estudio	11
2.2.a. Dominios de estimación	12
2.2.b. Actividades realizadas durante el estudio	13
Capítulo 3. Resultados de la Encuesta Domiciliaria	19
3.1. ¿Cómo se compone la población?	21
3.2. ¿Quiénes viajan?	29
3.3. ¿En qué se mueve la población?	33
3.4. ¿Por qué se mueve la población?	47
3.4.a. ¿Cómo se mueve la población según el motivo de viaje?	54
3.5. ¿Cuánto duran, que distancias recorren y en qué horarios se efectúan los viajes?	55

Pág.**65 Capítulo 4. Anexos**

- 67 4.1. Metodología de muestreo
- 69 4.1.a. Marco muestral
- 69 4.1.b. Método de muestreo
- 72 4.1.c. Criterios de expansión
- 72 4.1.d. Estimadores
- 73 4.1.e. Expansión de la muestra
- 75 4.2. Formulario

105 Capítulo 5. Glosario

Índice de gráficos, tablas y mapas

Resumen Ejecutivo

- Gráfico a.: Distribución de viajes en el AMP según medio de transporte XIX
- Gráfico b.: Distribución de viajes en el AMP según motivo XX
- Gráfico c.: Distribución de cadenas de viajes en el AMP XXI
- Gráfico d.: Distribución horaria del inicio de los viajes en el AMP XXII
- Gráfico e.: Distribución horaria del inicio de los viajes según necesidad en el AMP XXIII

Capítulo 2. Desarrollo de la Encuesta Origen-Destino 2010

- Mapa 2.2.1: Localización del área de estudio 12
- Mapa 2.2.2: Dominios de estimación 13

Capítulo 3. Resultados de la Encuesta Domiciliaria

3.1. ¿Cómo se compone la población?

- Gráfico 3.1.1: Distribución de hogares del AMP según tipo de vivienda 22
- Tabla 3.1.1: Características de los hogares de Posadas y el AMsP 24
- Gráfico 3.1.2: Porcentaje de hogares con auto, moto y bicicleta según quintil 24
- Gráfico 3.1.3: Pirámide poblacional del AMP 25
- Tabla 3.1.2: Composición poblacional según género y edad para el AMP, Posadas y el AMsP 26
- Gráfico 3.1.4: Distribución de la población del AMP según máximo nivel educativo alcanzado de los que no cursan actualmente 26
- Tabla 3.1.3: Proporción de trabajadores y estudiantes según género para cada actividad principal 27
- Gráfico 3.1.5: Distribución de la población del AMP según actividad principal 27
- Gráfico 3.1.6: Proporción de trabajadores según ámbito de trabajo 28

Pág.

XVII

XIX

XX

XXI

XXII

XXIII

7

12

13

19

21

22

24

24

25

26

26

27

27

27

28

Pág.	
29	3.2. ¿Quiénes viajan?
29	• Gráfico 3.2.1: Distribución de habitantes del AMP que viajan y no viajan según rango etario
30	• Tabla 3.2.1: Promedio de viajes por persona
30	• Tabla 3.2.2: Tasa de generación de viajes según situación de bienestar
31	• Gráfico 3.2.2: Porcentaje de personas que viajan para cada máximo nivel educativo alcanzado de los que cursan
32	• Gráfico 3.2.3: Distribución de habitantes del AMP según realización de viajes para cada género
32	• Gráfico 3.2.4: Distribución de habitantes del AMP según realización de viajes para cada dominio
33	3.3. ¿En qué se mueve la población?
34	• Gráfico 3.3.1: Porcentaje de personas que realizan viajes en los distintos medios de transporte sobre el total de la población
35	• Gráfico 3.3.2: Distribución de viajes en el AMP según medio de transporte
36	• Gráfico 3.3.3: Distribución de viajes en el AMP según motorización del medio
37	• Gráfico 3.3.4: Distribución de viajes en el AMP según tipo de servicio
37	• Gráfico 3.3.5: Distribución de viajes en el AMP según tipo de servicio para cada hogar
38	• Gráfico 3.3.6: Distribución de viajes en el AMP en auto y/o moto según tipo de estacionamiento
39	• Gráfico 3.3.7: Distribución de viajes en el AMP según tipo de servicio
39	• Gráfico 3.3.8: Distribución modal de viajes en el AMP según tipo de servicio para cada rango etario
40	• Gráfico 3.3.9: Distribución modal de viajes en el AMP por nivel educativo de los que cursan
41	• Gráfico 3.3.10: Distribución modal de viajes en el AMP por máximo nivel educativo de los que no cursan actualmente
42	• Gráfico 3.3.11: Distibución modal de viajes en el AMP para cada actividad principal

	Pág.
• Gráfico 3.3.12: Distribución modal de viajes en el AMP para cada quintil	43
• Gráfico 3.3.13: Distribución modal de viajes de personas según situación de bienestar	44
• Gráfico 3.3.14: Distribución de viajes en el AMP por género según medio	45
• Gráfico 3.3.15: Distribución de viajes en el AMP según género para cada tipo de servicio	46
• Gráfico 3.3.16: Distribución de viajes en el AMP en auto según rol para cada género	46
3.4. ¿Por qué se mueve la población?	47
• Tabla 3.4.1: Cantidad de motivos de viaje por persona en un día hábil en el AMP	47
• Gráfico 3.4.1: Distribución de viajes en el AMP según motivo	47
• Gráfico 3.4.2: Distribución de viajes en el AMP según motivo para cada rango etario	48
• Gráfico 3.4.3: Distribución de viajes en el AMP según motivo para cada género	49
• Gráfico 3.4.4: Distribución de viajes en el AMP según necesidad	49
• Gráfico 3.4.5: Distribución de viajes en el AMP según género para cada necesidad	49
• Gráfico 3.4.6: Distribución de viajes en el AMP según motivo para cada dominio de análisis	50
• Gráfico 3.4.7: Distribución de viajes en el AMP según rango etario para viajes ocupacionales	51
• Gráfico 3.4.8: Distribución de viajes en el AMP según motivo para cada quintil	51
• Gráfico 3.4.9: Distribución de motivos de viajes de personas según situación de bienestar	52
• Gráfico 3.4.10: Cadenas de viajes para el AMP	53
3.4.a.¿Cómo se mueve la población según el motivo de viaje?	54
• Gráfico 3.4.11: Distribución de viajes en el AMP según motivo	54
3.5.¿Cuánto duran, que distancias recorren y en qué horarios se efectúan los viajes?	55
• Gráfico 3.5.1: Distribución horaria del inicio del viaje en el AMP	55

Pág.

- 56 • Gráfico 3.5.2: Distribución horaria de viajes en el AMP según necesidad
 - 56 • Gráfico 3.5.3: Distribución horaria de los viajes realizados en el AMP en los principales modos de transporte
 - 57 • Gráfico 3.5.4: Distribución horaria de los viajes realizados en el AMP por jubilados/ pensionados, amas de casa y personas que no trabajan pero mantienen el empleo
 - 58 • Gráfico 3.5.5: Distribución horaria de los viajes para cada dominio
 - 58 • Gráfico 3.5.6: Distribución horaria del inicio de viajes en el AMP para cada género
 - 59 • Gráfico 3.5.7: Distribución de viajes en el AMP según duración
 - 60 • Gráfico 3.5.8: Distribución de viajes en Posadas y en el AMsP según duración
 - 61 • Gráfico 3.5.9: Periodicidad de los viajes en el AMP
 - 62 • Gráfico 3.5.10: Distribución de los viajes en el AMP según distancia
 - 62 • Gráfico 3.5.11: Distribución de los motivos de los viajes en el AMP según distancia
 - 63 • Gráfico 3.5.12: Distribución de los viajes en el AMP según bienestar
 - 63 • Gráfico 3.5.13: Distribución de los viajes en el AMP según tipo de servicio
- 65 **Capítulo 4. Anexos**



Prólogo

Dr. Alejandro Ramos
Secretario de Transporte

Ministerio del Interior y Transporte
Presidencia de la Nación

Me complace presentar la publicación con la información de la encuesta de movilidad domiciliaria para el Área Metropolitana de Posadas. Es importante recabar información y sentar bases para un mejor planeamiento urbano y del transporte en las ciudades Argentinas.

Es fundamental para el Gobierno Nacional acompañar el crecimiento urbano de las ciudades con una planificación acorde a las características propias de cada una de ellas, y es por ésta razón que resulta imprescindible contar con las herramientas adecuadas para tomar decisiones que mejoren día a día la calidad de vida de todos los argentinos.

En éste sentido, el análisis de los datos obtenidos de la Encuesta Origen-Destino busca cumplir con nuestro objetivo y poder mejorar en el corto y largo plazo las condiciones de movilidad y calidad de vida de nuestros ciudadanos.


Dr. Alejandro Ramos
Secretario de Transporte

Resumen Ejecutivo

El presente informe se propone caracterizar a la población y sus patrones de movilidad con el objetivo de determinar cómo se desplaza la población en el Área Metropolitana de Posadas (AMP) a fin de brindar información para que tomadores de decisión y técnicos en planeamiento urbano y transporte puedan desarrollar políticas públicas y gestionar proyectos que permitan una movilidad eficiente, moderna y sustentable que responda a las necesidades de desplazamiento de toda la población.

El Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) financia desde el año 2006 una serie de estudios en las áreas metropolitanas de diversas provincias argentinas con el objetivo de suministrarles asistencia técnica y fortalecimiento institucional a fin de promover la formulación de estrategias integrales de planificación del transporte urbano.

En este contexto, el Gobierno de la provincia de Misiones participa desde el año 2007 con el PTUBA a través de la firma de un convenio de colaboración con la Secretaría de Transporte de la Nación.

A partir de Julio de 2011, el financiamiento externo otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento a través del crédito del Banco Mundial (crédito BIRF 7794-AR) y recursos del Tesoro Nacional dieron lugar a la creación del PTUMA (Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina).

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria realizada durante el año 2010 (EOD 2010) en el Área Metropolitana de Posadas (AMP) constituye una herramienta para la planificación del transporte que permite determinar cómo y por qué se mueve la población que reside de manera habitual en el área de estudio.

Los objetivos generales de la EOD 2010 fueron en primer lugar, caracterizar, cuantitativa y cualitativamente, los patrones de desplazamiento de la población del Área bajo Estudio, estudiar el impacto socioeconómico del transporte en el Área Metropolitana de Posadas y evaluar la percepción del usuario sobre la calidad del transporte y, en segundo lugar, satisfacer los requerimientos de información para la estimación de modelos de transporte estratégicos.

En base a ello, el formulario se compone de diferentes partes orientadas a recolectar información sobre la localización de la vivienda, los datos socioeconómicos del hogar, los datos sobre los habitantes del hogar y las características de cada uno de los viajes que hicieron los integrantes del hogar de 4 años de edad o más durante el día hábil anterior inmediato a la entrevista. En particular, se consideran cuestiones como el motivo del viaje, el origen y el destino, la hora de salida y de llegada, el medio de transporte, entre otras.

La EOD 2010, cuyo trabajo de campo fue realizado a cabo desde fines del mes de septiembre hasta comienzos del mes de diciembre de 2010, relevó un total de **1.731** hogares, **5.940** personas y **10.241** viajes.

Principales Resultados

La cantidad de viajes diarios en el área de estudio es de **567.620**. Estos son realizados por el 68,3 % de la población de 4 años de edad o más (211.783 personas) que hacen al menos un viaje por día hábil en la región, mientras que 122.276 personas de 4 años de edad o más (31,7 %) no efectúan ninguno.

Considerando el grupo de personas que realiza al menos un traslado al día en el Área Metropolitana de Posadas (AMP), se estima un promedio de 2,68 viajes por día hábil. Por otra parte, si se tiene en cuenta la totalidad de la población (los que viajan y los que no), el promedio de viajes por persona desciende a 1,70.

Los resultados del análisis, teniendo en cuenta el volumen total de viajes, muestran que en la distribución por medios de transporte predomina el uso del colectivo con un 36,12%, observándose luego un 30,7% de viajes realizados a pie y un 20,86% en automóvil (como conductor y/o acompañante).

Sin embargo, si se analiza a nivel de población, se obtiene que el 43,50% de las personas realiza viajes en colectivo, mientras que el 28,31% lo hace a pie y un 16,44% en auto tanto conductor como acompañante.

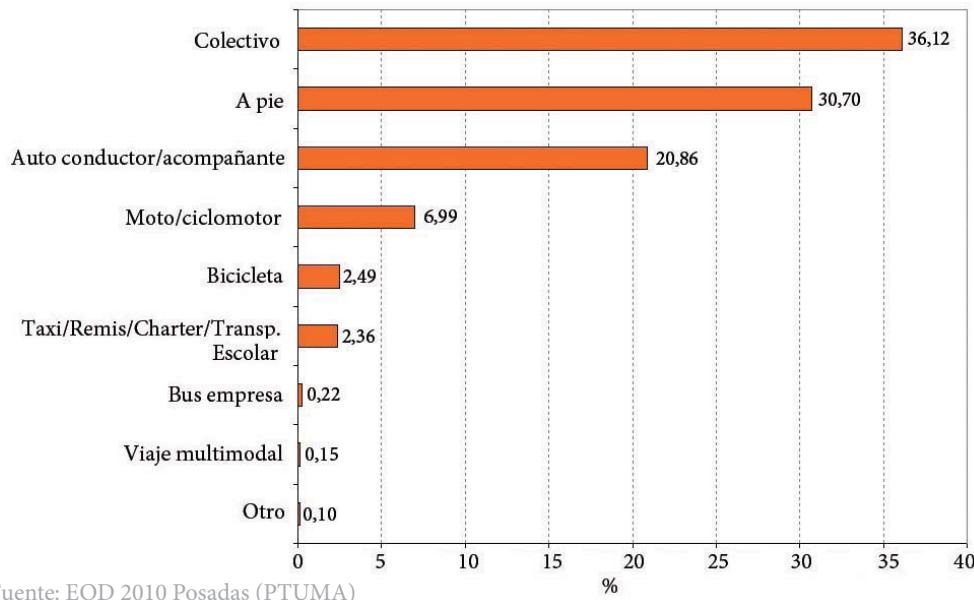


Gráfico a.:
Distribución de viajes en el AMP
según medio de transporte

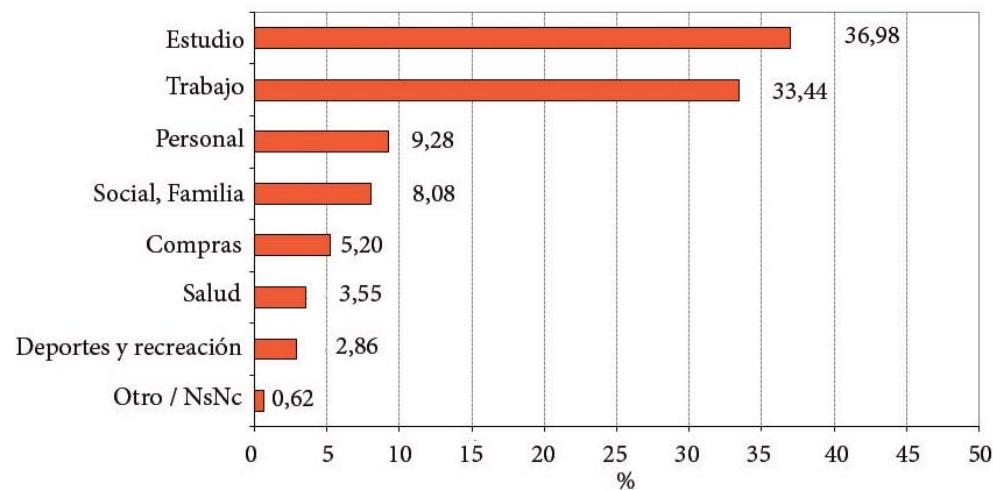
Si bien los resultados muestran que la cantidad de viajes efectuados por hombres y mujeres es semejante, al abordar las formas de desplazamiento de acuerdo a los medios de transporte utilizados, se aprecian comportamientos disímiles. Mientras los hombres resuelven sus necesidades de movilidad utilizando el colectivo, a pie y auto particular, en proporciones similares, las mujeres lo hacen utilizando principalmente el colectivo y en segundo lugar realizando viajes a pie.

A partir de la comparación de la distribución de los viajes realizados por cada grupo etario, y tomando en cuenta el tipo de servicio, es posible observar que hay una gran disparidad de uso. Los medios de transporte públicos son utilizados por todos los rangos etarios en proporciones similares, aunque se observan algunas diferencias en los adolescentes (de 13 a 18 años), y en los adultos (de 61 a 65 años) utilizándolos en mayor medida; mientras que los medios no motorizados son los más utilizados por los niños (de 4 a 12 años) y los privados por los adultos jóvenes (de 31 a 50 años).

► Gráfico b. :
Distribución de
viajes en el AMP
según motivo

Considerando que la movilidad está fuertemente vinculada tanto a las actividades que realizan los individuos como a las características poblacionales de éstos y de sus hogares, en este estudio se define el motivo de viaje como la actividad realizada en el lugar de destino, es decir, aquella que provoca el traslado.

En el AMP, los trasladados por trabajo y por actividades educativas representan casi el 71% de los viajes diarios, es decir, constituyen el principal motor de la movilidad.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Por otra parte, si se toma como criterio de análisis la necesidad de cada traslado, es posible clasificar los viajes en ocupacionales y personales. Los primeros están constituidos por las actividades que la población difícilmente puede prescindir (trabajo -lugar de- y educación -lugar de-), mientras que los segundos incluyen el resto de los motivos, generalmente discretionales y menos rutinarios tales como los motivos Personal, Social y Familia, Compras, Salud y Esparcimiento.

Los resultados de la encuesta indican que de los viajes realizados en el AMT, 7 de cada 10 son viajes ocupacionales.

En relación a los motivos de viaje según género, si bien el motivo “estudio” es la segunda causa generadora de viajes de los hombres, la movilidad de éstos está relacionada principalmente con el trabajo, en tanto que entre las mujeres la proporción de viajes por estudio y trabajo son similares.

Si se analizan los viajes cuyo origen y destino es el hogar, se obtienen cadenas de viajes que resultan interesantes considerar a fin de identificar distintos perfiles de usuarios en cuanto al tipo de viajes realizados.

Se observa que la mayor parte de los viajes realizados diariamente en el AMP constituyen cadenas de viaje simples, es decir con un solo motivo intermedio: hogar-trabajo-hogar, hogar-estudio-hogar, los cuales representan un porcentaje mayor en comparación con otras cadenas de viajes simples.

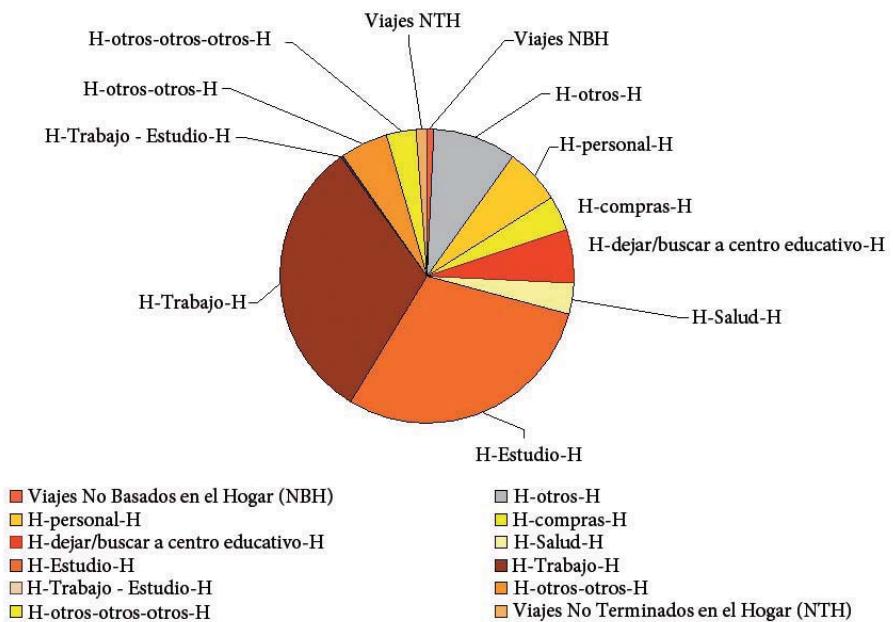


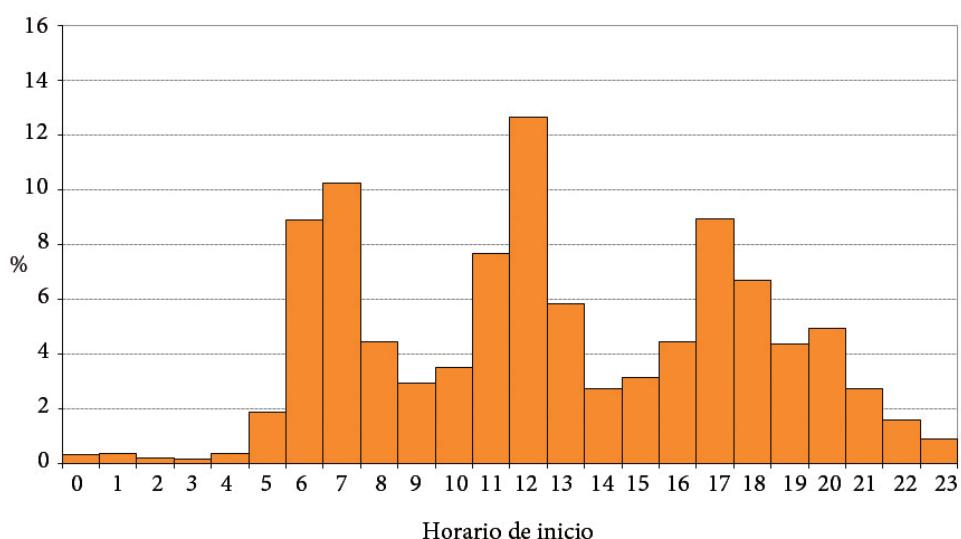
Gráfico c.:
Distribución de
cadenas de viajes
en el AMP

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

La distribución horaria de los viajes realizados diariamente en el AMP muestra tres momentos pico en los que se concentran el 49% de los desplazamientos diarios: uno máximo a la mañana de 6:00 a 8:00 hs., cuando se producen 108.219 viajes (19,20%); el siguiente de 11:00 a 13:00 hs., período en el que se concretan 114.853 viajes (20,4%) y un pico mas pequeño de 17:00 a 18:00 hs., con 50.476 viajes (9%).

Se observa también un marcado período valle entre la medianoche y las 5:00 hs., en el que se realiza únicamente el 1,3% de los viajes diarios.

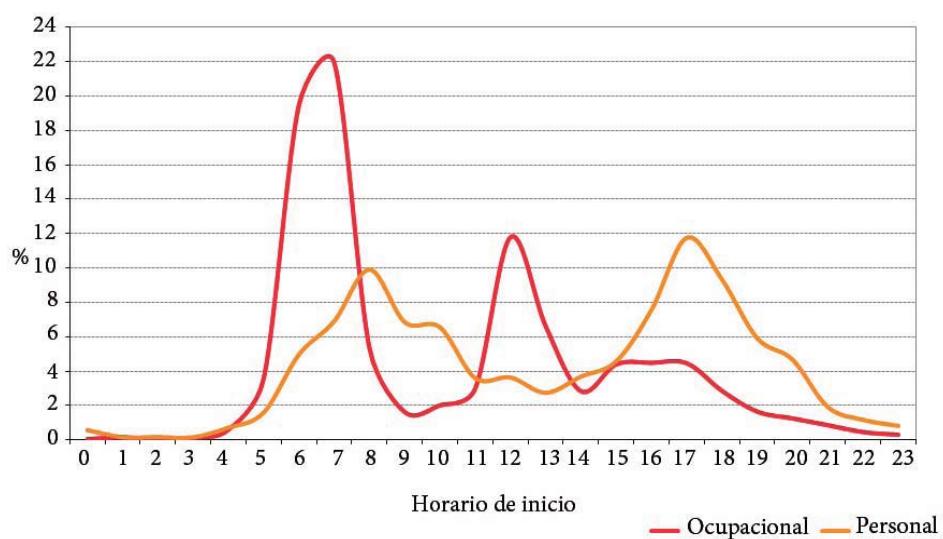
► Gráfico d.: Distribución horaria del inicio de los viajes en el AMP



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

El tiempo total de viaje se define como el que transcurre desde la salida del lugar de origen del viaje hasta la llegada al lugar de destino. En el AMP, el 53% de los viajes tienen una duración de hasta 20 minutos y sólo el 4% se extiende por más de una hora.

En cuanto a la relación entre la necesidad y el momento en el que se produce el traslado, los viajes ocupacionales y personales presentan diferencias marcadas. Los primeros revelan dos picos en el día, similares a la distribución general de viajes, en tanto que los segundos se efectúan sobre todo a media mañana o por la tarde



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Gráfico e:
Distribución
horaria del inicio
de los viajes en
el AMP según
necesidad

En cuanto a las distancias recorridas por los viajes en el AMP, es interesante destacar que cerca del 40% de los mismos son de menos de 20 cuadras.

El análisis de la encuesta cumplirá su cometido principal siempre que la información presentada en este informe promueva la definición de políticas públicas que estén al servicio de la ciudadanía en general y de los sectores sociales más postergados en particular.



Capítulo 1. Marco de Referencia

Introducción

1.1

El Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) financia desde el año 2006 una serie de estudios en las áreas metropolitanas de diversas ciudades argentinas con el objetivo de suministrarles asistencia técnica y fortalecimiento institucional para que puedan formular estrategias integrales de planificación del transporte urbano, estudios de preinversión e inversión y otros análisis relacionados con el sector transporte.

El PTUBA, dependiente de la Secretaría de Transporte, es la Unidad Ejecutora del financiamiento externo otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento a través del crédito del Banco Mundial PTUBA (crédito BIRF 4163-AR), del crédito ampliación PTUBA (crédito BIRF 7442-AR) y de recursos del Tesoro Nacional. El Estado, a través de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte, implementa cursos de acción para realizar estudios y obras de infraestructura relacionadas con el transporte urbano.

En la primera fase del proyecto se consideraron las ciudades de Rosario, Posadas, Córdoba, Mendoza y Tucumán, en las que se están desarrollando distintas herramientas de planificación para fortalecer sus respectivas unidades de gestión. Entre ellas, se incluyen la elaboración de encuestas y la modelización de los sistemas de transporte a través de instrumentos informáticos que, por un lado, permitirán gestionar el transporte urbano en forma integral y, a la vez, definir y analizar la factibilidad de proyectos prioritarios de inversión en las ciudades.

En este contexto, la el Gobierno de la Provincia de Misiones participa con el PTUBA a través de la firma de un convenio de colaboración con la Secretaría de Transporte.

A partir de Julio de 2011, el financiamiento externo otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento a través del crédito del Banco Mundial (crédito BIRF 7794-AR) y recursos del Tesoro Nacional dieron lugar a la creación del PTUMA (Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina). Este proyecto tiene como objetivo incentivar el desarrollo de políticas de movilidad urbana sustentables e integrales en nuevas áreas metropolitanas de la Argentina, con el fin de mejorar la accesibilidad del conjunto de la población de estas ciudades y buscar un aumento de la calidad y sostenibilidad del sistema de transporte urbano.

A través de un llamado a licitación internacional por parte de la Secretaría de Transporte se adjudicó al Consorcio integrado por las consultoras Latinoconsult - Ingenieros Consultores- y Getinsa (mediante Resolución N° 42/2010) el desarrollo del “Estudio de factibilidad de terminales de transporte del sistema integrado de transporte metropolitano de la ciudad de Posadas”. Dicho trabajo tuvo como primera etapa la ejecución de una Prueba Piloto realizada en Septiembre del año 2010, cuyas experiencias y resultados obtenidos fueron utilizados para la encuesta final, permitiendo al consultor ajustar y mejorar diferentes aspectos del formulario en particular y del trabajo de campo en general. La capacitación y las tareas de listado se realizaron durante los meses de Agosto y Septiembre del año 2010 y la Encuesta Domiciliaria en el Área Metropolitana de Posadas se desarrolló durante los meses de Septiembre, Octubre, Noviembre y principios de Diciembre del año 2010. Este operativo abarcó la ciudad de Posadas y las localidades de Garupá y Candelaria.

La encuesta es un instrumento de análisis mediante el cual, entre otras cosas, es posible cuantificar, en términos espaciales y temporales, las características más salientes de la demanda de transporte. Asimismo, los resultados de la encuesta permiten construir un modelo de movilidad ajustado a las necesidades actuales y también, posibilitan la planificación adaptada a los requerimientos futuros de los usuarios de los distintos medios de transporte.

El presente informe se propone caracterizar a la población y sus patrones de movilidad con el objetivo de determinar cómo se desplaza la población en el AMP. A su vez busca brindar información para que tomadores de decisión y técnicos en planeamiento urbano y transporte puedan desarrollar políticas públicas y gestionar proyectos que permitan una movilidad eficiente, moderna y sustentable que responda a las necesidades de desplazamiento de toda la población.

Antecedentes

1.2

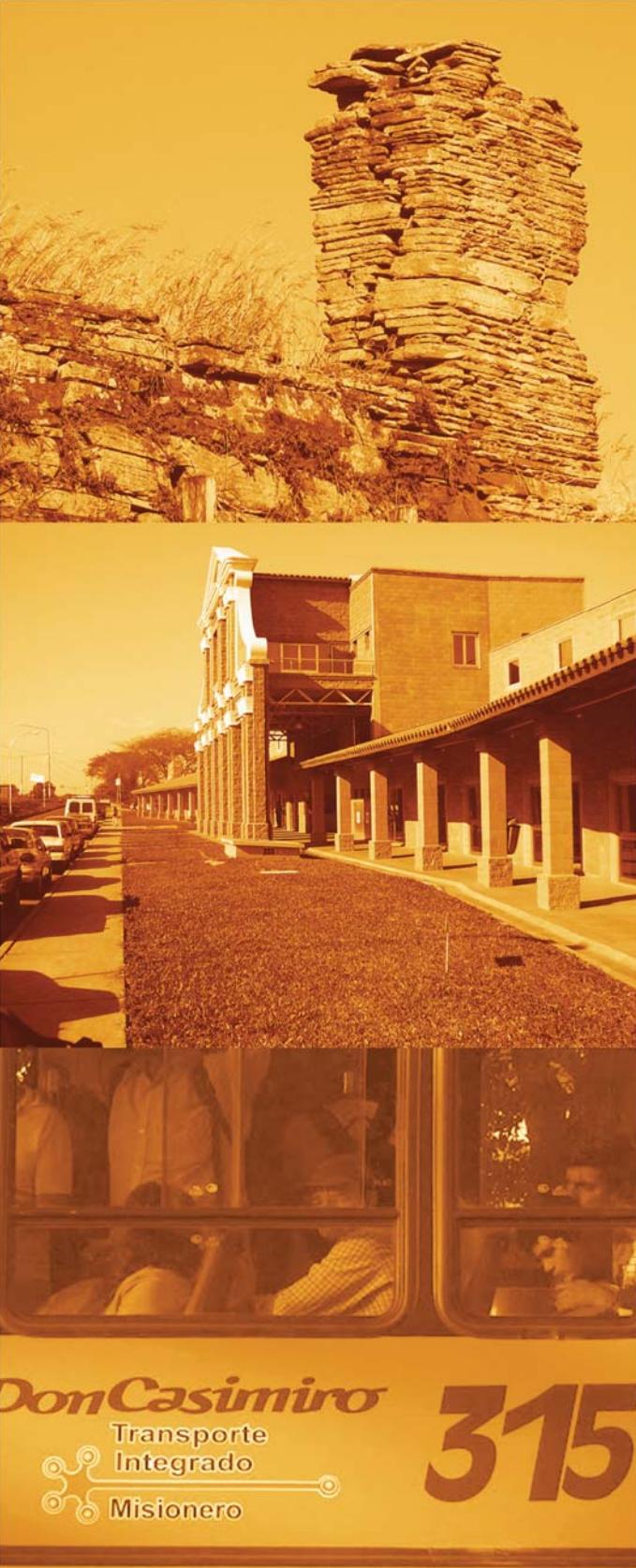
El Área Metropolitana de Posadas cuenta en la actualidad con una serie de planes que se resumen a continuación:

Plan Estratégico Posadas 2022

El Plan, consensuado entre la Municipalidad y distintos actores de la sociedad civil durante los años 2009 y 2010, propone una serie de proyectos para desarrollar en Posadas en base a una visión compartida que expresa el modelo de ciudad que se pretende alcanzar: “*Posadas, centro regional de turismo y servicios, reconocida como ciudad cultural y polo de innovación con desarrollo productivo, que promueve el crecimiento inclusivo y sostenible, posicionada como el Gran Portal Urbano de la Selva Misionera.*” Dentro de estos proyectos está el de elaborar un plan de ordenamiento urbano, con la finalidad de promover un desarrollo ordenado del territorio, delimitar claramente la planta urbana, programar la extensión de las infraestructuras, promover el uso racional del suelo y proteger el medio ambiente.

Plan Urbano Ambiental Posadas 2012

Es un documento de lineamientos y directrices generales para el ordenamiento territorial de Posadas que permite encuadrar, dar sentido y fundamentar el resto de los denominados “instrumentos de aplicación del plan”. En este sentido, el Programa de movilidad y transporte pretende impulsar acciones que tiendan a mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la ciudad optimizando el atravesamiento y la distribución interna de los traslados que surgen como demandas específicas del desarrollo de las actividades económicas y de las necesidades de sus habitantes. De acuerdo con ello, sus objetivos son: mejorar las condiciones de conectividad regional de Posadas, en particular con las localidades vecinas; reducir la circulación del tránsito pesado en el interior de la ciudad; optimizar las condiciones de la red vial urbana para el desarrollo eficiente del Sistema Integrado de Transporte Público (SITM); reordenar la circulación interna en el área central de la ciudad; integrar las áreas urbanizadas más alejadas de la zona consolidada de la ciudad; mejorar las condiciones de la circulación peatonal y de medios no motorizados. El Programa pretende optimizar la estructura vial existente con el propósito de dar lugar a las distintas modalidades de transporte, priorizando entre ellas al sistema de transporte de pasajeros masivo y rápido.



*Capítulo 2. Desarrollo de la Encuesta
origen / destino 2010*

Objetivos

2.1

El objetivo general de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EOD 2010) es determinar cómo y por qué se mueve la población que reside de manera habitual en el Área Metropolitana de Posadas (AMP). Permite de esta manera conocer los viajes que realizan diariamente los integrantes de los hogares del área de estudio para desarrollar las diversas actividades que el desenvolvimiento de su vida cotidiana requiere (viajar para trabajar, para estudiar, para realizar compras, para realizar visitas, etc.).

Entre los objetivos específicos de la EOD se encuentran:

- i) Identificar las características de los viajes que se realizan entre y dentro de las localidades del área, logrando un acercamiento a la problemática de la movilidad, la accesibilidad y el transporte urbano en el AMP que sirva para ampliar el contexto decisional de los responsables de la definición y aplicación de las políticas públicas.
- ii) Estudiar las características socioeconómicas de los usuarios del sistema de transporte urbano en el AMP a fin de establecer diferencias en los patrones de movilidad en términos de género, edad, ocupación, ingreso, lugar de residencia, nivel educativo y otras variables relevantes a la planificación del transporte en áreas urbanas. Asimismo, evaluar la incidencia en el presupuesto total del hogar de los gastos en movilidad.
- iii) Conocer la percepción del usuario sobre la calidad del sistema de transporte público urbano e interurbano, como las necesidades insatisfechas de movilidad en la población en general y de las personas discapacitadas en particular, identificando los puntos débiles.
- iv) Constituirse como un insumo esencial para la elaboración de modelos de transporte que constituyen una importante herramienta para la planificación del transporte, estimando las matrices de Origen-Destino de los viajes, según elección modal, motivos, propósitos, franjas horarias, días de la semana, cuadras caminadas y tiempos de viaje.

Área de Estudio

2.2

El área de estudio de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EOD 2010) incluyó la Ciudad de Posadas y las localidades de Candelaria y Garupá.

El criterio para la inclusión de estas jurisdicciones como parte del área de estudio, estuvo basado en la existencia de un proceso de vinculación funcional con respecto a los alcances y cobertura del sistema de transporte.

A este área, a lo largo del informe, se la denominará Área Metropolitana de Posadas (AMP). Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del año 2001, el AMP cuenta con un total de 306.569 habitantes, mientras que según los primeros resultados del censo 2010 la población rondaría los 348.871 habitantes que habitan en un total de 100.419 hogares¹.

De manera general, el AMP constituye el tercer aglomerado del NEA (Noroeste Argentino) y el mayor de la provincia de misiones.

En núcleo del AMP lo constituye la ciudad de Posadas, que actúa como centro polifuncional con servicios de alta complejidad y especialización. Dicha ciudad terminó absorviendo la vecina ciudad de Garupá como consecuencia del acelerado incremento de la población de la capital misionera. Como la mayoría de las ciudades capitales de provincias argentinas, su zona urbana tiende a incrementarse en el sector que conforma el acceso desde el resto de la provincia.

Resulta relevante mencionar que el AMP se diferencia en su definición del aglomerado urbano “Gran Posadas” considerado en la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) debido a la necesidad de que el conjunto urbano se ajuste al criterio de inclusión de jurisdicciones mencionado más arriba. Esta diferencia explica por qué algunos de los datos presentados a lo largo del informe, difieren en cierto grado respecto de los datos publicados por la EPH.

¹ La expansión de la base de datos obtenida a partir de la EOD 2010 se realizó con datos del Censo del 2001.

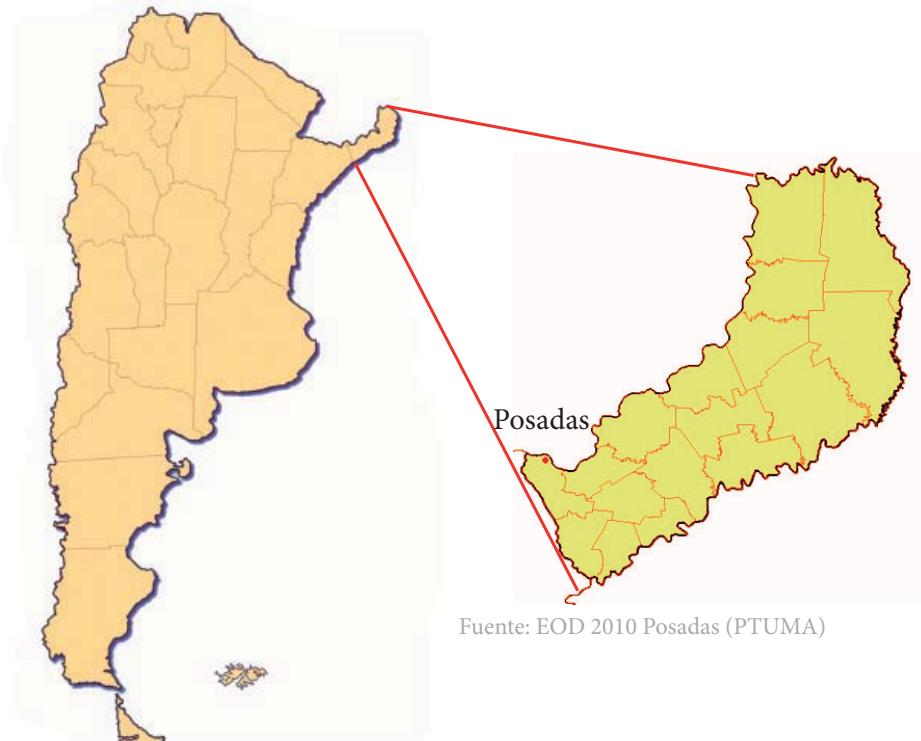
2.2.a. Dominios de estimación

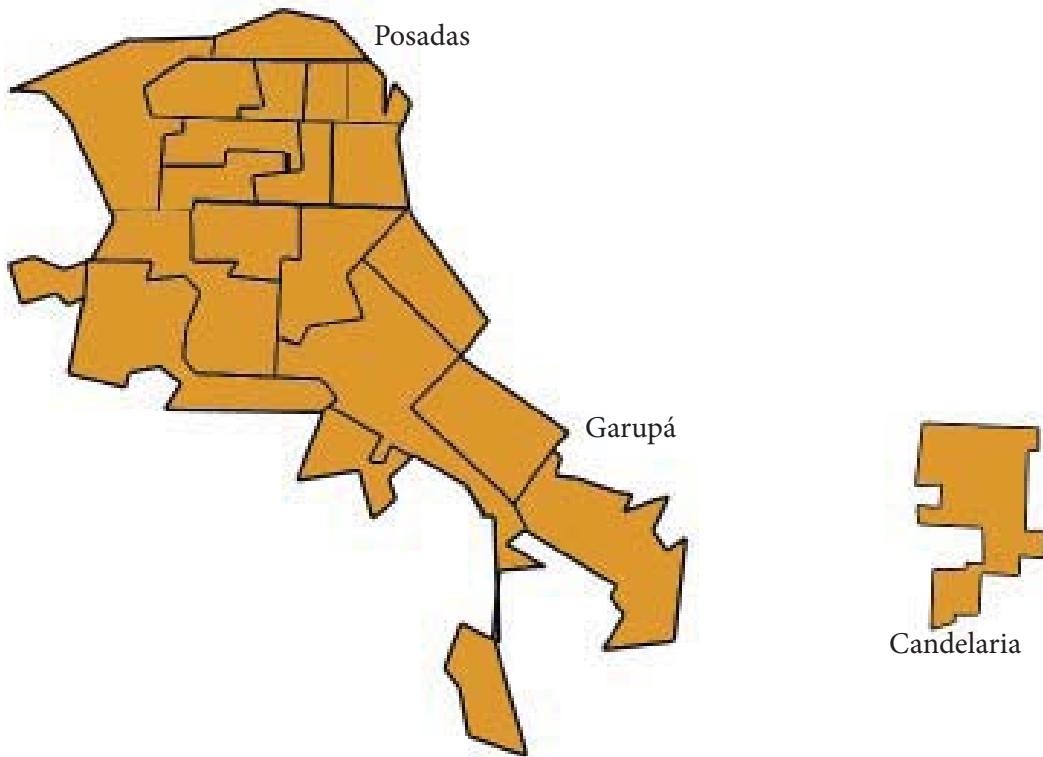
Se denomina dominio de estimación a cualquier subdivisión de población acerca de la cual se puede dar información numérica con precisión conocida, es decir, se obtienen resultados estadísticamente significativos.

En el caso de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EOD 2010), se consideró un único dominio de estimación conformado por las localidades de Posadas, Candelaria y Garupá, en su conjunto.

En consecuencia, la población bajo estudio estuvo integrada por todos los individuos que habitan en la ciudad de Posadas y en las localidades de Garupá y Candelaria, área geográfica que se denomina Área Metropolitana de Posadas.

Mapa 2.2.1:
Localización del
área de estudio





Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

2.2.b. Actividades realizadas durante el estudio

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria (EOD 2010) consistió en la aplicación de un formulario semi-estructurado, ya que contuvo preguntas cerradas y abiertas. Cada pregunta “cerrada” propuso opciones de respuesta y cada una de éstas llevó un código que el encuestador debió marcar en correspondencia con la respuesta obtenida. En cambio, en las preguntas “abiertas” existió un espacio punteado para que el encuestador escriba textualmente las respuestas del entrevistado de manera ordenada. En otra secuencia del proceso, estas respuestas fueron listadas y se les adjudicó un código numérico a las que resultaron significativas según la frecuencia en que hayan aparecido en la totalidad del relevamiento, es decir, se las codificó. El formulario se aplicó a través de entrevistas cara a cara realizadas a todos los hogares que residen en las viviendas particulares seleccionadas en la muestra.

Para la aplicación de la EOD se utilizaron tanto informantes directos como informantes idóneos. Por “informantes directos” se entiende a todas aquellas personas que deben suministrar información por si mismas. Para este relevamiento fueron considerados informantes directos todas aquellas personas que residen permanentemente en el hogar y que no tuvieran alguna discapacidad que les impidiera comunicarse oralmente.

Por otro lado, los “informantes idóneos” son aquellas personas del hogar que además de dar su propia información suministran información sobre: el hogar, la vivienda y otros miembros del hogar, principalmente de los menores de edad. Para este relevamiento se consideró informantes idóneos a todo adulto responsable capaz de responder por los menores de diez años y/o personas con capacidades diferentes o incapaces de contestar.

Para la aplicación de la EOD, el tipo de informante varía de acuerdo al capítulo, módulo o incluso preguntas que se realicen.

Se utilizó un “Formulario General” y un complemento para viajes y etapas adicionales denominado “Formulario para viajes adicionales”. El “Formulario General” se diseñó para 5 (cinco) integrantes del hogar y para 4 (cuatro) viajes de 2 (dos) etapas para cada integrante. El “Formulario para viajes adicionales” contó con espacio para 1 (un) viaje y 2 (dos) etapas para cada integrante.

El formulario de la EOD constó de 5 capítulos². A saber:

Capítulo 1

Orientado a relevar información sobre la localización de la vivienda, los datos de contacto, citas programadas y visitas. Asimismo, esta hoja del formulario contiene el módulo de supervisión con los datos del resultado final de la encuesta (cerrada completa, cerrada incompleta, etc.)

Capítulo 2

Enfocado a recabar datos de la vivienda y el hogar. Incluye preguntas acerca del tipo de vivienda, la cantidad de personas en el hogar, así como también el ingreso promedio mensual del hogar, los gastos mensuales y tenencia de planes sociales del mismo.

² Ver Anexo 4.2 del presente informe.

También este capítulo está destinado a recoger datos referentes a vehículos del hogar, ya sea la tenencia de auto, moto / ciclomotor y/o bicicleta.

Capítulo 3

Este capítulo está dirigido a recabar datos sociodemográficos de las personas que viven en el hogar. Entre otras se incluyen preguntas sobre edad, sexo, parentesco, estudios, discapacidad, ocupación, ingresos personales, etc.

Capítulo 4

Dirigido a recoger datos referentes a los viajes y etapas de viajes. Se incluyen preguntas sobre el origen y el destino de los viajes, horarios de salida y llegada, motivos de viaje, medios de transporte utilizados, tiempos de espera.

Capítulo 5

Dirigido a recolectar información sobre la percepción de los usuarios acerca del servicio de transporte público en el AMP. Esta sección se aplica a todos los integrantes del hogar de 15 años o más.

La muestra utilizada para la EOD 2010 fue probabilística, bietápica y estratificada.

Una muestra probabilística implica que a cada unidad de la población se le asocie una probabilidad conocida y distinta a cero de ser seleccionada para integrar la muestra.

Como unidades primarias de muestreo, se seleccionaron radios censales, los que se denominaron Puntos Muestra (PM). Luego, se seleccionaron las unidades secundarias, que para este relevamiento fueron consideradas las viviendas particulares habitadas.

El muestreo estratificado permitió asegurar la confiabilidad de la muestra al disminuir la varianza de las estimaciones.

Un muestreo en etapas permite no sólo disminuir los costos, sino también mejorar los controles durante el relevamiento de las encuestas. En el recorrido en terreno se comprobó que la información del censo 2001, respecto a la caracterización socioeconómica de los radios, (necesidades básicas insatisfechas, índice de privación material de los hogares, educación del jefe de hogar, etc.) no tiene validez en la actualidad debido a los grandes cambios encontrados, por lo tanto, se hizo necesario pensar una estrategia distinta para la estratificación.

Se geo-referenció el recorrido de las líneas de transporte, lo que permitió determinar tres estratos en función de la proporción de traza vial (calles primarias, secundarias y terciarias), expresada en metros, recorridas por colectivos en relación a la cantidad de metros de traza vial disponible en cada UPE. Dentro de cada estrato las UPE se ordenaron según densidad, medida en cantidad de habitantes por hectárea. La variable fue elegida, entre las pocas disponibles, por considerarla relacionada con la temática de la encuesta.

En cada estrato se hizo una selección sistemática, independiente, y con probabilidad proporcional al tamaño medido en cantidad de viviendas. Según las condiciones del Pliego, “La cantidad de encuestas a realizar será, como mínimo, de 1 cada 50 viviendas según Censo Nacional de Población y Vivienda 2001”.

Como el total de viviendas censadas fue de 86.532, el tamaño de muestra resultante fue en principio de 1.730 viviendas. Luego, se resolvió aumentar el tamaño de viviendas a seleccionar, considerando una posible pérdida por falta de respuesta del 27%, esto, llevó a aumentar el tamaño de la muestra³ a 2.375 viviendas.

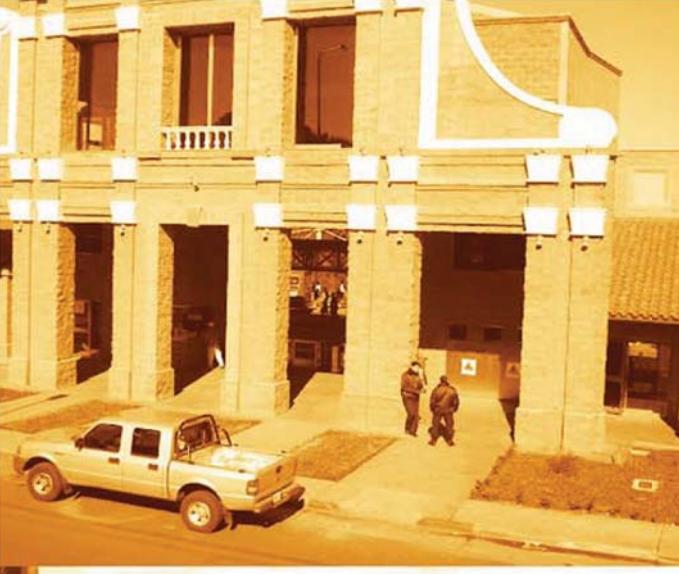
El relevamiento se realizó durante los meses de Octubre a Noviembre del año 2010 (hasta el día en que comenzó el receso escolar en el Área Metropolitana de Posadas).

³ Ver Anexo 4.1.a del presente informe.

La estrategia de apertura del hogar consistió en la entrega de una carta de presentación en aquellas viviendas que quedaron seleccionadas como parte de la muestra. Esta carta explicaba el objetivo del estudio e incluía datos de contacto (sitio web, número telefónico para consultas, etc.) a fin de que los ciudadanos pudieran chequear la veracidad del relevamiento.

A fin de mitigar los inconvenientes presentados en algunos casos por el rechazo a la encuesta, se debió encarar una breve campaña de difusión, para lo que se requirió colaboración, a fin de dar legitimidad al relevamiento, a la Subsecretaría de Transporte, Puertos, Aeropuertos y Redes de Comunicación de la Provincia de Misiones, a algunos medios de comunicación locales, como así también, a las empresas operadoras del sistema integrado.

Una vez que la información fue recolectada y supervisada, se procedió a la digitación de los datos obtenidos a través del formulario en papel. Este procedimiento incluyó tareas de consistencia y validación que dieron como resultado una base de datos depurada y lista para su análisis. El equipo de carga de datos realizó un nuevo control de todas las encuestas para proceder a su codificación y carga. A continuación se realizó el proceso de georreferenciación, que implicó la asignación de coordenadas geográficas de ubicación a nivel de radio censal según origen y destino de cada uno de los viajes. Finalmente se realizó la expansión de la información muestral, es decir, aplicar un factor a los datos obtenidos que equivalen a la inversa de la probabilidad de selección tanto de los radios censales, como de las viviendas.



Capítulo 3. Resultados de la encuesta domiciliaria

El objetivo del presente capítulo es en primera instancia, describir la composición de la población según las variables género, edad, nivel educativo, ocupación, y su consiguiente caracterización de los hogares.

En segunda instancia, identificar patrones de movilidad a partir de la identificación de quiénes viajan y quiénes no, comparando las características de ambos grupos con la estructura poblacional.

En los apartados 3.1 a 3.5 se analizan los medios de transporte, motivos, duración y distancia de los viajes según cada una de las variables que se utilizaron para describir la composición de la población. Esto permite relevar el comportamiento de las personas según distintas características. La información obtenida sirve como herramienta de planificación del sistema de movilidad, dado que brinda la posibilidad de actuar puntualmente sobre los distintos grupos de usuarios en relación a la utilización de los servicios e infraestructuras de movilidad.

Por último, este análisis supone un acercamiento global a la problemática del AMP y a su sistema de Transporte de Pasajeros que permite realizar planificaciones de transporte acordes a las necesidades y patrones de movilidad relevados.

¿Cómo se compone la población?

3.1

La Encuesta Origen-Destino realizada en el Área Metropolitana de Posadas (AMP) durante el último trimestre del año 2010 relevó información acerca de características de la población, los hogares y las viviendas que permitirán analizar el contexto sociodemográfico y económico en el que se desarrolla la movilidad cotidiana en el área de estudio.

Para comenzar resulta relevante definir el concepto de “hogar” que se utilizó en la encuesta, que coincide con el que oficialmente se utiliza en los relevamientos domiciliarios. Un hogar, es la persona o grupo de personas, parientes o no, que habitan bajo un mismo techo en un régimen de tipo familiar, es decir, comparten sus gastos de alimentación u otros esenciales para vivir (por ejemplo, alquiler, expensas comunes, impuestos, servicios de luz, agua, gas, teléfono).

De esta manera se entiende que en una misma vivienda puede habitar más de un hogar, y para el caso del AMP, la encuesta registró un porcentaje muy pequeño de viviendas en las que reside más de un hogar (1,6%).

Asimismo, a partir de los resultados obtenidos en la encuesta se identificó que un 86% de la población se localiza en la ciudad de Posadas, mientras que el restante 14% lo hace en las afueras de dicha ciudad; y que de los **98.630 hogares** en los que viven **334.059 individuos**⁴, la mayoría están conformados por más de dos y hasta cinco miembros, en tanto que sólo un 16% corresponde a hogares unipersonales.

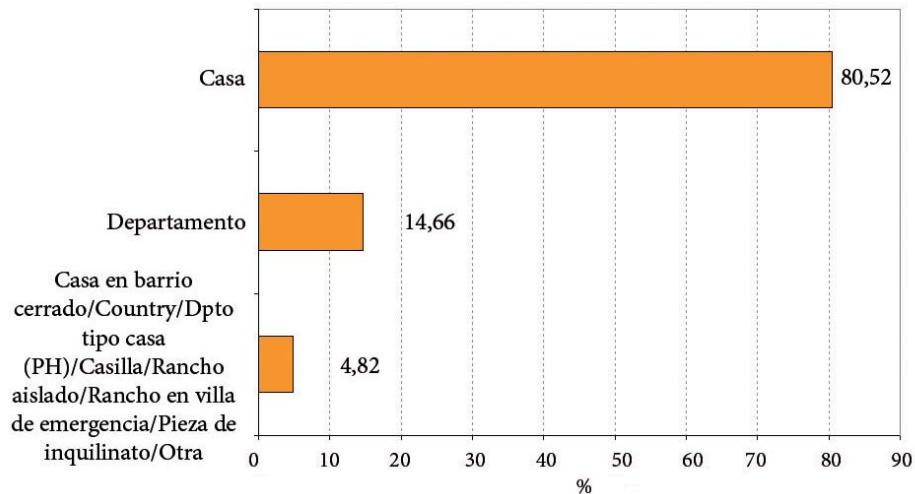
Sin embargo, vale la pena observar que, a pesar de vivir menos gente en las afueras, el promedio de personas por hogar es más alto allí que en la ciudad de Posadas.

Respecto del tipo de vivienda, la encuesta reveló que el tipo “casa” es el que predomina, registrándose un muy bajo porcentaje de hogares establecidos en departamento tipo casa (PH), en casa en barrios cerrados, Country, casilla, rancho aislados, rancho en villas de emergencia y pieza de inquilinato.

⁴ Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 del INDEC, la cantidad de individuos es de 348.871 que habitan 94.374 hogares. Esta diferencia se debe a que la Encuesta Origen-Destino 2010 se realizó en las localidades de Garupá y Candelaria (además de Posadas), en cambio, el censo del 2010 no cuenta con información sobre Garupá.



Gráfico 3.1.1:
Distribución
de hogares del
AMP según tipo
de vivienda



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

A partir de los datos sobre el ingreso de los hogares obtenidos se elaboró, utilizando la valorización oficial provista por el INDEC, el cálculo de los hogares que se encuentran debajo de la línea de pobreza y de la línea de indigencia en el AMP. Un hogar puede definirse como “no pobre” cuando tiene la capacidad de satisfacer sus necesidades esenciales utilizando una Canasta Básica de Alimentos (CBA) la cual se amplía con la inclusión de bienes y servicios no alimentarios (vestimenta, transporte, educación, salud, etc.) a fin de obtener el valor de la Canasta Básica Total (CBT). Se considera entonces como “hogar pobre” a aquel cuyo ingreso no supera el valor de la Canasta Básica Total (\$1.314,16)⁵, y se considera como “hogar indigente” cuando el ingreso total familiar no supera la Canasta Básica de Alimentos (\$596,14)⁶.

Se observa entonces que en el AMP se registra un 4,7 % de “indigencia”, un 22,8 % de hogares “pobres”, y un 69,2 % de hogares “no pobres”.

⁵ Valorización de la “canasta básica total” (CBT) correspondiente a un hogar de 4 personas, de acuerdo a las necesidades calóricas de sus integrantes, en el mes de junio de 2011, según datos oficiales de INDEC.

⁶ Valorización de la “canasta básica alimentaria” (CBA) correspondiente a un hogar de 4 personas, de acuerdo a las necesidades calóricas de sus integrantes, en el mes de junio de 2011, según datos oficiales de INDEC.

Cabe aclarar que la construcción de la variable de ingresos fue realizada a partir de los datos declarados por los encuestados sobre el ingreso del hogar. Sin embargo, en aquellos casos en los que los encuestados no habían informado dicho ingreso, se reconstruyó la información a través del siguiente orden de procedimientos: i) se calculó el promedio del rango de ingreso declarado del hogar, ii) se sumaron los ingresos declarados por cada persona para conformar el ingreso del hogar, iii) se calcularon los promedios de los rangos de los ingresos por persona y luego se sumaron para conformar el ingreso del hogar, iv) se tomó el gasto total del hogar, v) se tomó el gasto en alimentos del hogar multiplicado por dos. Es por ésta razón que los datos pueden diferir levemente de los revelados por el INDEC para el AMP en el 2010.

Una vez construida ésta variable de ingresos, se obtuvo el ingreso per-cápita, dividiendo el ingreso del hogar por la cantidad de miembros del mismo. Se prefirió utilizar éste dato, ya que es considerado mas ajustado a la realidad (considerando un mismo ingreso X por hogar, un hogar unipersonal podría satisfacer sus necesidades básicas sin problemas, mientras que uno numeroso no tendría esas oportunidades ya que a cada persona le correspondería un porcentaje del ingreso).

Resulta interesante analizar la relación entre los hogares según quintiles de ingreso y la posesión de vehículos en el hogar puesto que los resultados permiten romper con ciertas asunciones generalizadas. La Encuesta revela un bajo porcentaje de tenencia de vehículos (casi un 28%), y mas bajo aún es el porcentaje de hogares con más de un auto (alrededor de un 4%). Sin embargo, como es de esperar, en los quintiles de ingreso más altos es donde se registra la mayor cantidad de hogares con auto, disminuyendo hacia los más bajos, en donde predomina la tenencia de la bicicleta.

Para establecer los quintiles de ingresos, se dividió en cinco partes iguales a la población según su ingreso per-cápita, y, al cruzar éstos datos con otras variables se obtuvieron algunos datos interesantes que se mencionarán a lo largo de la publicación.

Resulta llamativo el hecho de que más de la mitad de los hogares del AMP no cuentan con ningún vehículo motorizado, incluso, el 67% de la población mayor de 17 años no posee licencia de conducir.

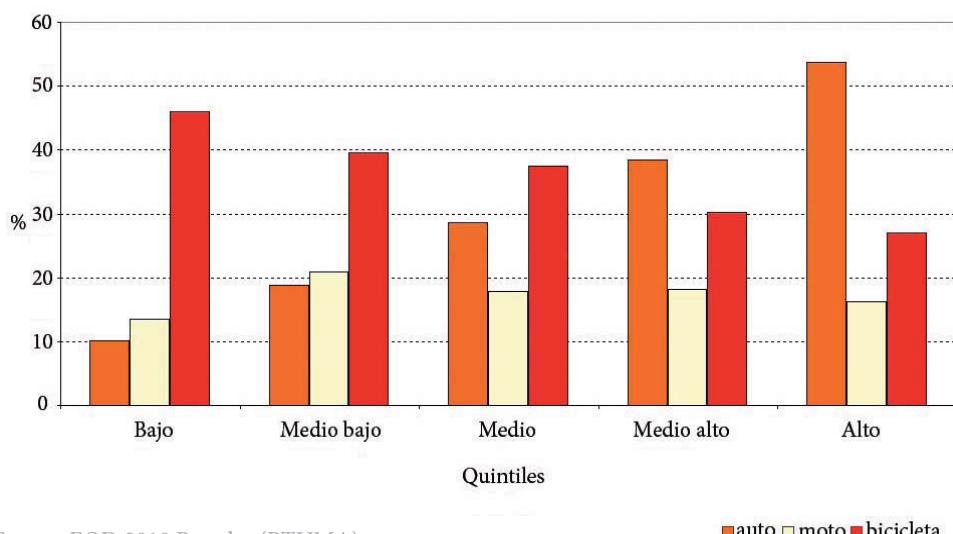
En la siguiente Tabla se detallan los datos mencionados anteriormente y en el consiguiente Gráfico, la tenencia de vehículos y bicicleta según quintiles de ingreso.

► Tabla 3.1.1:
Características
de los hogares de
Posadas y el AMsP

Características de los hogares	AMP	Posadas	AMsP
Nº de hogares	98.630	84.827	13.803
Personas por hogar (promedio)	3,39	3,34	3,66
Hogares con un auto (%)	27,22	27,84	23,36
Hogares con más de un auto (%)	3,57	3,65	3,08
Hogares con moto / ciclomotor (%)	17,64	17,76	16,88
Hogares con bicicleta (%)	35,98	34,58	44,58
Hogares sin vehículo motorizado(sin auto ni moto) (%)	57,08	56,41	61,20

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

► Gráfico 3.1.2:
Porcentaje de
hogares con auto,
moto y bicicleta
según quintil



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■auto □moto ■bicicleta

La población del Área Metropolitana de Posadas muestra una mayor proporción de mujeres que de varones.

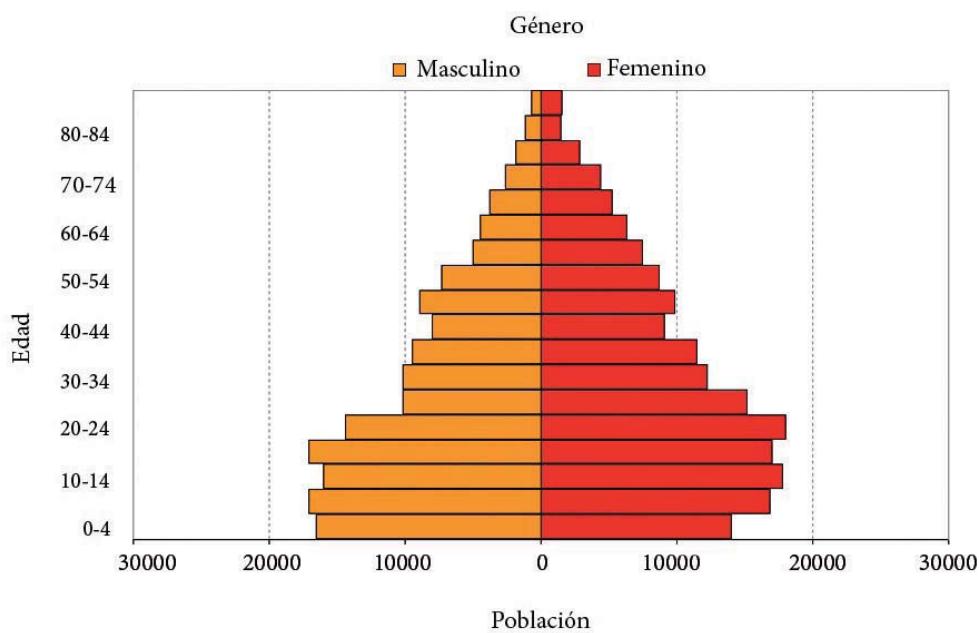
Respecto de la estructura etaria, la población en el AMP presenta una edad promedio estimada de 29,4 años. Sin embargo, se compone en su mayoría por jóvenes de entre 15 y 19 años.

En relación al nivel educativo se observa que el 38% de la población total del AMP cursa actualmente algún estudio. El 72% lo hace en el ámbito estatal, mientras que el 27% estudia en establecimientos privados.

El máximo nivel educativo alcanzado por la población que no estudia actualmente (el restante 63%) corresponde principalmente al Primario y EGB, lo cual es observa en el Gráfico 3.1.4.

Por otro lado, si éste análisis se realiza en base a la población escolar activa (de 3 a 17 años), el 92 % de ellos se encuentra cursando actualmente.

A continuación se presenta la pirámide poblacional del AMP y luego la Tabla 3.1.2 resume las principales características demográficas del AMP, Posadas y el AMsP.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Gráfico 3.1.3.:
Pirámide
poblacional del
AMP

La pirámide evidencia una tendencia hacia el aumento del peso relativo de la población adulta mayor y, a la vez, da cuenta de menores niveles de natalidad. Esto último se puede observar en el achicamiento de la base de la pirámide.

Género y edad	AMP	Posadas	AMsP
Población			
Total	334.059	283.549	50.510
Hombres (%)	46,3	46,2	46,7
Mujeres (%)	53,7	53,8	53,3
Edad (promedio)			
Total	29,42	29,87	26,88
Hombres	27,97	28,23	26,53
Mujeres	30,68	31,29	27,19
Distribución poblacional s/edad (%)			
Niños [0-12]	25,2	24,3	30,0
Adolescentes [13-18]	12,2	12,0	13,9
Jóvenes [19-30]	21,1	21,5	18,6
Adultos Jóvenes [31-50]	23,4	23,6	22,1
Adultos [51-65]	11,2	11,2	11,1
Adultos Mayores [66 o más]	6,9	7,4	4,3

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Tabla 3.1.2:
Composición
poblacional segú
n género y edad para
el AMP, Posadas y
el AMsP

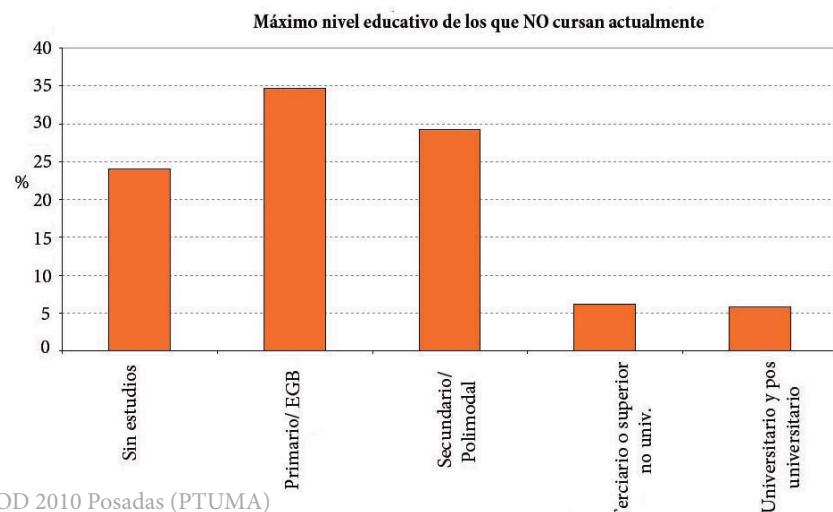


Gráfico 3.1.4:
Distribución
de la población
del AMP segú
n máximo nivel
educativo
alcanzado de los
que no cursan
actualmente

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

En relación a los datos sobre actividad y empleo relevados por la Encuesta, el trabajo es la actividad principal de la población mayor de quince (15) años en el AMP, siendo la población de trabajadores hombres superior al de las mujeres, tal como lo muestra la siguiente Tabla.

Actividad	Género	
	Hombres	Mujeres
Trabajo	52,7 %	29,1 %
Estudio	28,3 %	27,1 %
Otros	18,99 %	43,84 %

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



Tabla 3.1.3.: Proporción de trabajadores y estudiantes según género para cada actividad principal

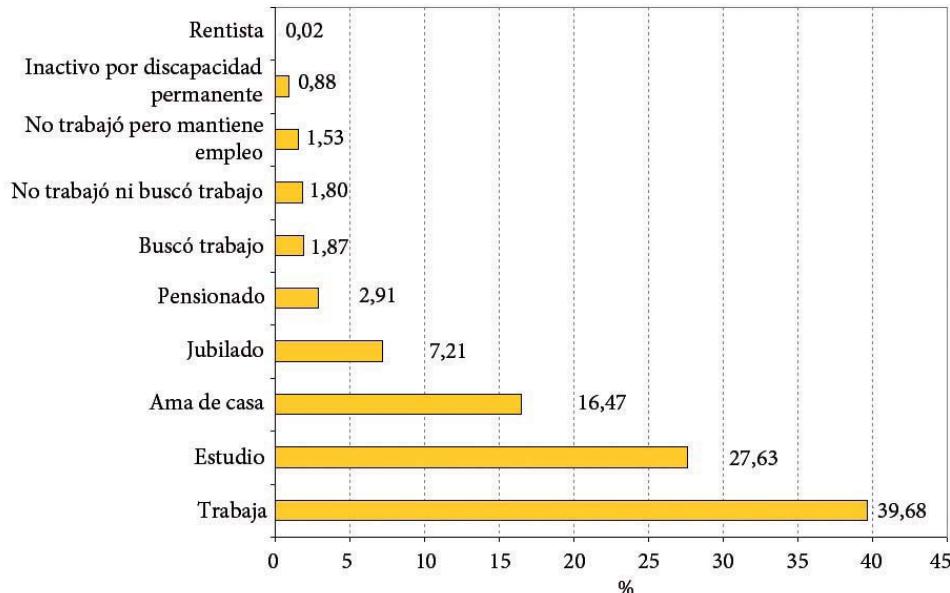


Gráfico 3.1.5: Distribución de la población del AMP según actividad principal

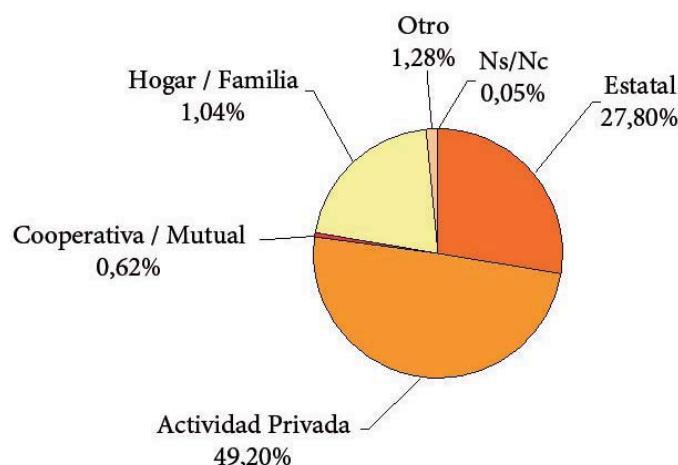
Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

El 69% de los trabajadores en su ocupación se desempeña como obrero o empleado, mientras que la dedicación por cuenta propia representa un 26%.

A los trabajadores por cuenta propia y/o sin salario se les ha preguntado cual es la actividad que más los identifica, y, en proporciones similares cercanas a un 20%, han contestado: trabajador no especializado, comerciante sin personal y peón. El restante 35% corresponde a actividades como artesano, profesional independiente, autónomo y trabajador especializado.

El siguiente Gráfico muestra como se distribuyen los trabajadores según el ámbito de trabajo en el que se desarrollan.

►
Gráfico 3.1.6:
Proporción de
trabajadores
según ámbito de
trabajo



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

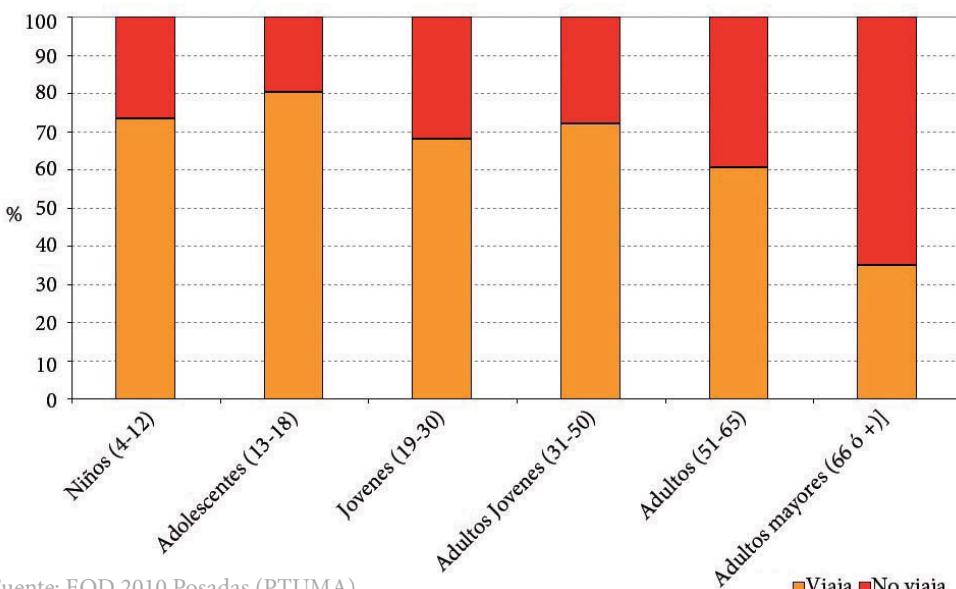
¿Quiénes viajan?

3.2

Como se ha apuntado en el capítulo anterior, en el Área Metropolitana de Posadas habitan 334.059 personas.

Sin embargo, la Encuesta pretende captar los viajes de las personas de 4 años y más, ya que se considera dicha edad como el comienzo de la escolaridad, por lo tanto, el comienzo de registro de viajes diarios.

Consecuentemente, el total de la población mayor de 4 años de edad es de 310.239 personas, de las cuales un 68,30 % realizó viajes el día anterior a la Encuesta, es decir, 211.783 individuos. Estas personas tienen en promedio aproximadamente 29 años.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



Gráfico 3.2.1:
Distribución de
habitantes del
AMP que viajan
y no viajan según
rango etario

Que la Encuesta nos muestre que el 31,7 % de la población no realiza viajes, puede explicarse de la siguiente forma: puede existir un porcentaje mayor de personas que realicen viajes, pero éstos no son registrados por la Encuesta ya que la misma no registra viajes no ocupacionales de menos de 400 metros y puede existir un sub-registro de viajes cortos. Se puede asumir al mismo tiempo que muchos de estos viajes cortos son realizados por ciertos grupos de la población, como niños, amas de casa y jubilados, pero de cualquier forma, la Encuesta no brinda herramientas para hacer éste análisis.

Por otro lado, la Encuesta registra viajes del día hábil anterior a la misma, de modo que puede existir un porcentaje de personas que por alguna razón no haya realizado viajes en dicho período de referencia, pero que sí realice viajes habitualmente. A las personas que no viajaron se les preguntó sobre las razones que tuvieron para no viajar, y el hecho de no tener necesidad de hacerlo resultó ser una de las predominantes, como así también estar enfermo o trabajar desde la casa.

Ahora bien, considerando el grupo de personas que realiza al menos un traslado al día en el AMP, vemos que éste realiza un promedio de 2,68 viajes por día. Analizando la tasa de generación de viajes según situación de bienestar, se observa que los sectores no pobres realizan más viajes que los más pobres. Este fenómeno se ve tanto en las tasas por persona como por hogar. Se destaca también que la tenencia de auto en el hogar produce una tasa de generación de viajes mayor que para aquellos que no tienen auto, aunque, como se ha visto en el capítulo anterior, éstos hogares son muy pocos.

A continuación se detallan éstos datos.

►
Tabla 3.2.1:
Promedios de viaje
por persona

Característica *	Promedio
Viajes por persona	1,70
Viajes por persona que viaja	2,68

* calculado sobre la población de 4 años o más

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

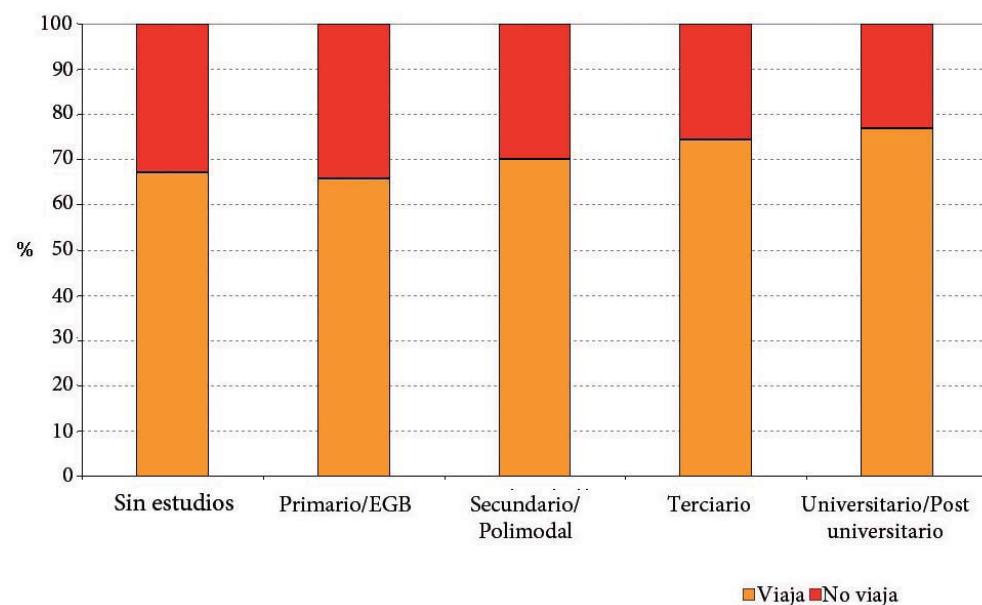
►
Tabla 3.2.2:
Tasa de generación
de viajes según
situación de
bienestar

Bienestar	Tasa de generación de viajes por persona que viaja	Tasa de generación de viajes por persona	Tasa de generación de viajes por hogar	Tasa de generación de viajes por hogar con auto	Tasa de generación de viajes por hogar sin auto
No pobre	2,72	1,92	6,42	7,04	6,03
Pobre	2,58	1,56	4,30	6,65	4,02
Indigente	2,36	1,45	3,39	6,82	3,28
Total	2,68	1,83	5,76	6,94	5,23

(*) El total de personas y la cantidad de viajes están calculados sobre la población mayor de 4 años.

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Se desprende del análisis que existe una relación entre el nivel educativo y la cantidad de viajes realizados. Se observa que a mayor nivel educativo son más las personas que realizan viajes.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



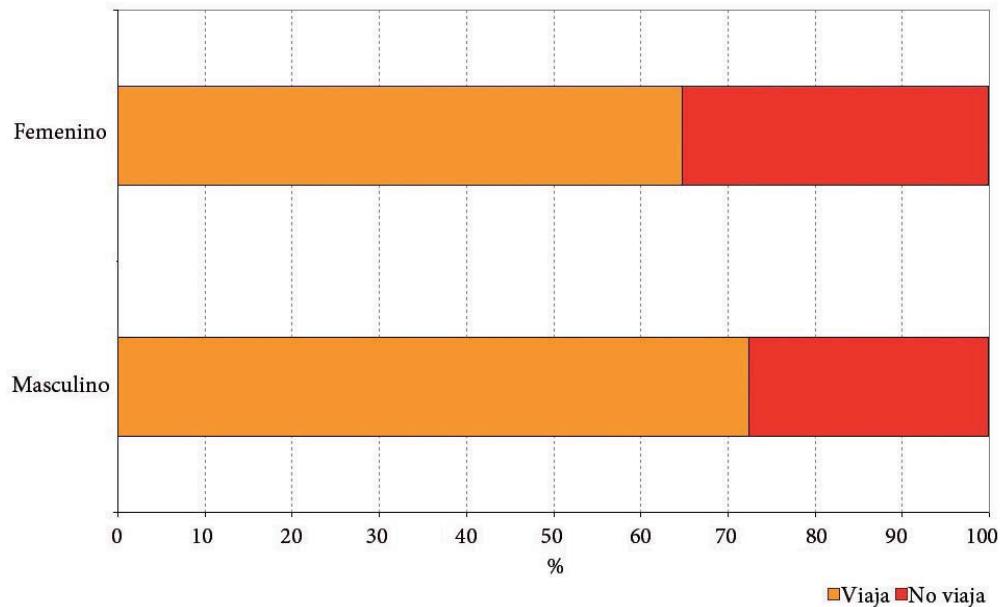
Gráfico 3.2.2:
Porcentaje de
personas que
viajan para
cada máximo
nivel educativo
alcanzado de los
que cursan

En cuanto al análisis por género, la proporción de hombres que viaja es levemente mayor a la proporción de mujeres, tal como se muestra en el Gráfico 3.2.3.

Situación similar sucede si se analiza la cantidad de personas que viaja según zona de residencia, ya que se observan proporciones similares de viajes y no viajes, tanto para individuos que residen en la ciudad como en las afueras (Gráfico 3.2.4).



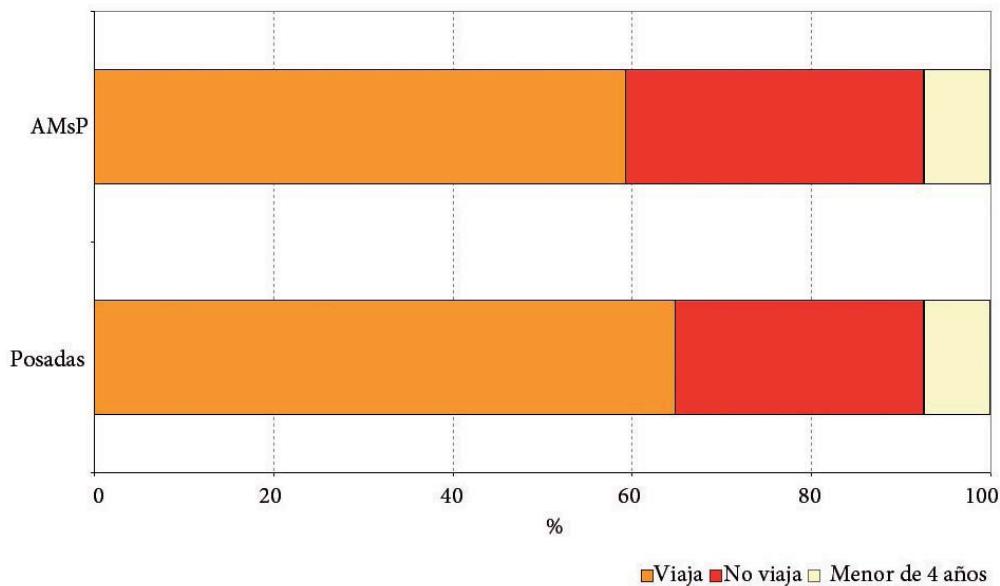
Gráfico 3.2.3:
Distribución de habitantes del AMP según realización de viajes para cada género



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



Gráfico 3.2.4:
Distribución de habitantes del AMP según realización de viajes para cada dominio



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

¿En qué se mueve la población?

3.3

En este capítulo se presentan los resultados de la Encuesta de Origen-Destino teniendo en cuenta los medios de transporte utilizados para la realización de los viajes.

Es interesante mostrar para algunos casos el análisis por separado de:

- i) la población que viaja en forma cotidiana en el AMP
- ii) la distribución de viajes

Ésta diferenciación se debe a que a veces suelen presentarse resultados con proporciones diferentes según cada análisis, los cuales se detallarán a continuación según sea el caso.

El primer análisis permite entender la forma en que las personas realizan sus viajes, es decir las decisiones o las posibilidades que tienen las personas en una ciudad de elegir sus medios de transporte. Este análisis es independiente de la cantidad de viajes que una persona realiza ya que sólo se busca mostrar cuáles son los medios utilizados en mayor o menor medida por las personas.

El segundo análisis, por el contrario, al poner el foco en la distribución de viajes, permite analizar la cantidad de viajes que genera un determinado medio de transporte, independientemente de la cantidad de personas que efectivamente está realizando esos viajes. Este análisis permite comprender el impacto de los medios de transporte en la ciudad.

Por esto resulta interesante analizar tanto a la población que se desplaza por el área metropolitana como el volumen total de los viajes concretados de manera cotidiana en el Área Metropolitana de Posadas (AMP), de acuerdo al cómo y al por qué de los viajes de los distintos grupos⁷ poblacionales.

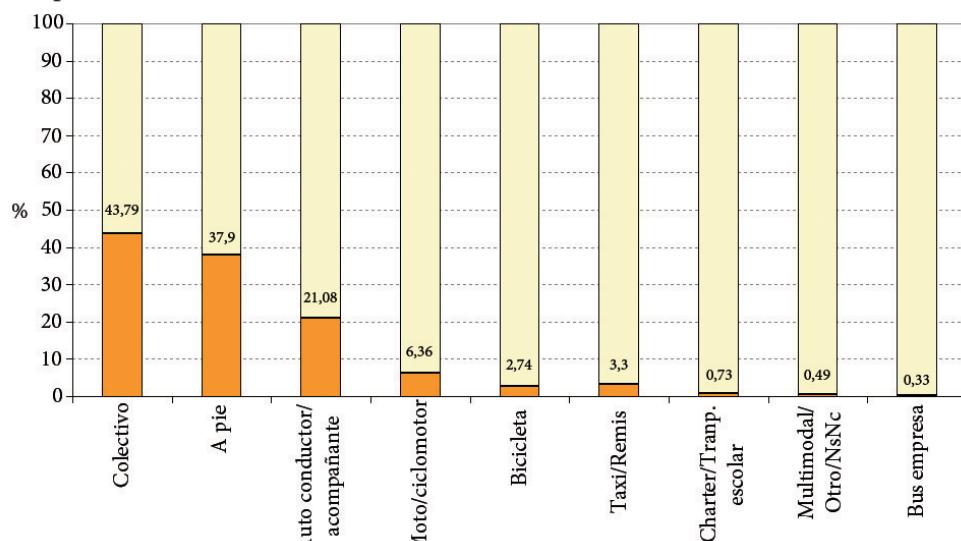
Desde el punto de vista de las personas que viajan, se evidencia un alto porcentaje de personas que utilizan un único medio de transporte (94,5 %) y tan sólo un 5,5 % que utilizan más de un medio de transporte para trasladarse diariamente.

⁷Con el concepto de “grupo” nos referimos a cualidades socio-demográficas y/o económicas que otorgan un perfil específico a determinado grupo. Por ejemplo: grupos según edad (jóvenes, niños, etc), grupos según ingresos (quintiles), etc.

i) La población que viaja

En el Gráfico que sigue se observan los porcentajes de personas que utilizan los distintos medios de transporte. Se destaca el uso del colectivo por parte de casi el 44 % de la población del AMP.

► Gráfico 3.3.1:
Porcentaje de
personas que
realizan viajes
en los distintos
medios de
transporte (sobre
el total de la
población que
viaja)



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

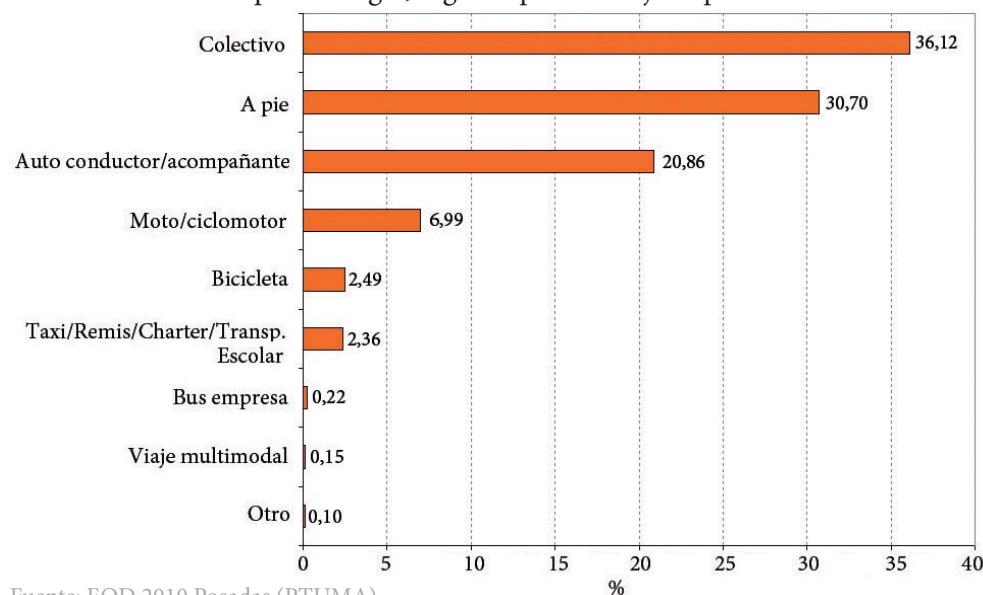
ii) La distribución de viajes

Resulta interesante asimismo observar este comportamiento en relación a la distribución de los viajes producidos: La cantidad de viajes diarios realizados es de **567.620** de los cuales, sólo solo un 5,5 % se realizan en más de una etapa.

A lo largo de éste informe, se consideran como viajes multimodales a los realizados en mas de un medio y con la misma preponderancia en términos de distancia (por ejemplo, viajes en auto y bicicleta son considerados viajes multimodales). Sin embargo, para los casos en donde uno de los medios utilizados es complementario al otro, se toma como criterio considerar como medio de transporte principal al que requirió mayor distancia de traslado. Es decir, estos viajes no se consideran como multimodales, debido a la preeminencia de uno de los medios a lo largo del recorrido.

Por ejemplo, los viajes realizados con un tramo a pie y otro en colectivo, fueron considerados en colectivo.

Los viajes se distribuyen según lo muestra el siguiente Gráfico 3.3.2 donde se destaca el uso del colectivo en primer lugar, seguido por los viajes a pie.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



Gráfico 3.3.2:
Distribución de
viajes en el AMP
según medio de
transporte

Esta comparación de la cantidad de viajes con respecto a la cantidad de población que viaja permite tener una visión de cómo la totalidad de los desplazamientos se realizan en cada medio de transporte en el AMP.

Puede observarse (en el Gráfico 3.3.2) que se realizan a diario un 20,86 % de viajes en automóvil (como conductor y como acompañante), y el 21,08 % de la población del AMP se mueve en auto (Gráfico 3.3.1). Estos datos difieren de lo que ocurre en otras áreas metropolitanas respecto de este medio de transporte⁸.

Con respecto al uso del colectivo los resultados de la Encuesta muestran que si bien el 36,12 % de los viajes son producidos por el colectivo, el 43,79 % de la población utiliza este medio para desplazarse. Una gran diferencia se observa también en los viajes a pie, los cuales en el Gráfico 3.3.1 se consideraron todos, independientemente de si son complementarios a otro medio.

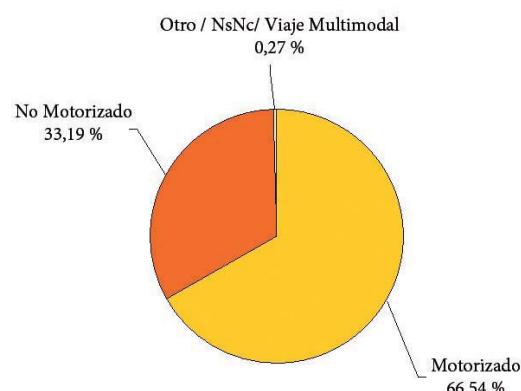
⁸ La Encuesta Origen-Destino 2009 realizada en el Área Metropolitana de Córdoba reveló que el 18,3% de las personas realizan en auto el 26,05% de los viajes. Es decir que, a pesar de que las personas que realizan viajes en auto son menos que aquellas que resuelven sus desplazamientos en otros modos, éstas realizan más viajes por día que quienes no utilizan el auto.

La Encuesta revela que dentro del 33,2 % de los viajes que se realizan en transporte no motorizado (viajes a pie y en bicicleta) el 79 % son viajes que no superan las 10 cuadras.

Asimismo, de la Encuesta surge que el usuario opta por el transporte no motorizado debido principalmente a que el destino del viaje es muy cercano (67%), porque le gusta caminar (8,6%) y, en menor medida, porque no tiene dinero para pagar tarifa (7,3%).

Por otro lado, resulta interesante caracterizar cada medio de transporte de acuerdo a la motorización, esto es, analizar los viajes en relación a la presencia o ausencia de motor en los medios utilizados por los usuarios. Los resultados de la encuesta indican que un 67% de los viajes que se realizan en el AMP se efectúan en transporte motorizado, representando los viajes en colectivo la mayor proporción, seguido por el automóvil.

Gráfico 3.3.3:
Distribución
de viajes en el
AMP según
motorización del
medio



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

De acuerdo al tipo de servicio que prestan, el transporte motorizado se divide en público y privado. El transporte público está disponible a la comunidad en general o a un sector particular (como es el caso del transporte escolar) y, casi siempre, se abona una tarifa preestablecida. Dentro de éste se incluyen el colectivo común, el colectivo diferencial, el colectivo interurbano, el taxi/remís, el transporte contratado (charter), el transporte escolar y el transporte de la empresa.

Por otro lado, como parte del transporte privado se consideran los vehículos de uso privado que no tienen recorridos ni horarios fijos y no se comparten sin previo

acuerdo. Entre éstos se encuentran el auto, la moto y el ciclomotor.

En el Gráfico 3.3.4 se observa que el transporte público es el más utilizado en el AMP.

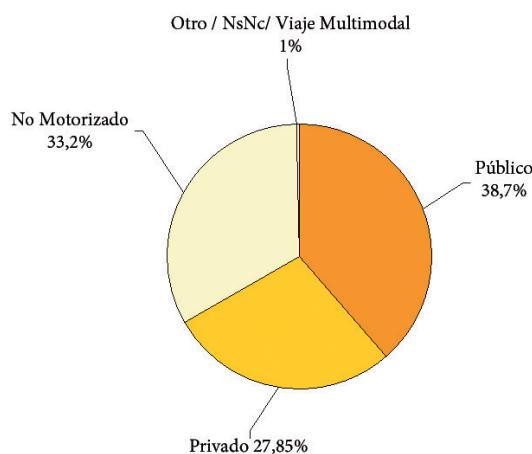


Gráfico 3.3.4:
Distribución de
viajes en el AMP
según tipo de
servicio

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Como es de esperar, el uso de los medios públicos y no motorizados es más frecuente en aquellos hogares que no cuentan con vehículo propio, tal como se observa en el siguiente Gráfico.

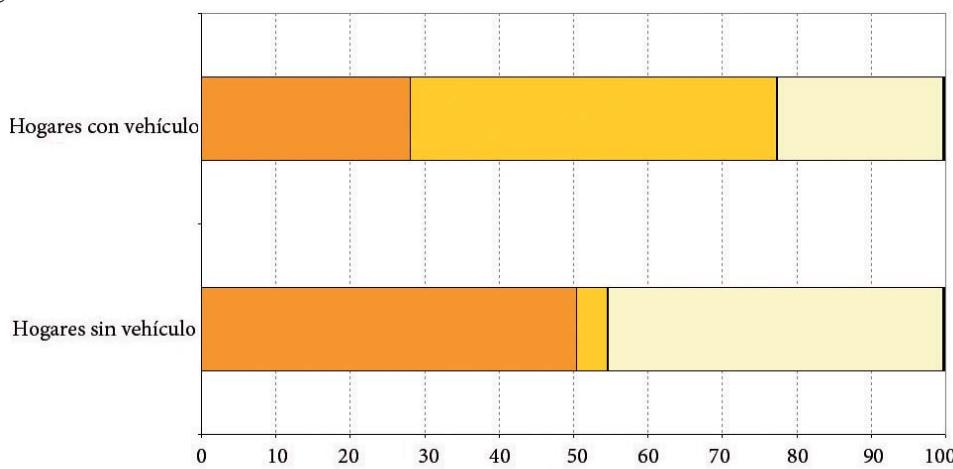


Gráfico 3.3.5:
Distribución de
viajes en el AMP
según tipo de
servicio para cada
hogar

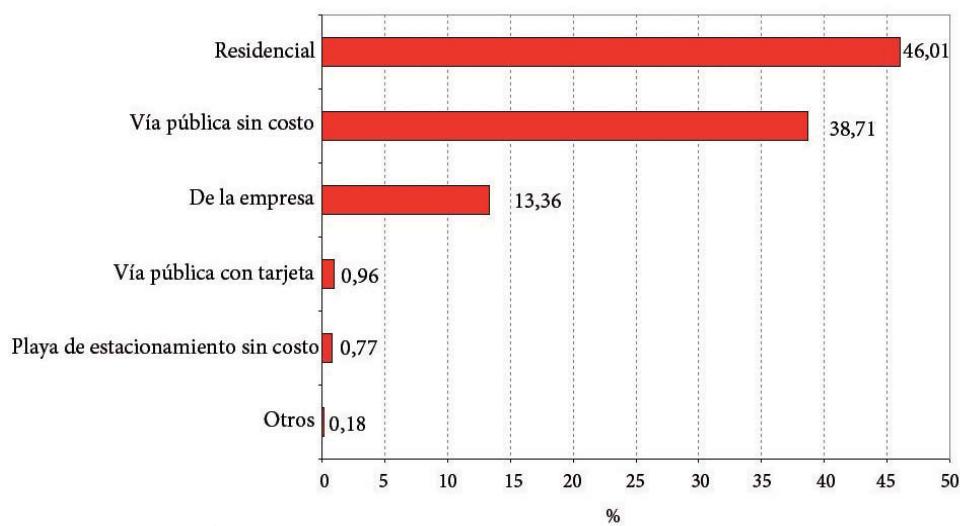
Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■ Público ■ Privado ■ No Motorizado ■ Otro/NsNc/Multimodal

La encuesta revela también que alrededor de un 46% de los usuarios de auto y/o moto cuenta con cochera propia, y que cerca de un 39% estacionan en la calle.



Gráfico 3.3.6:
Distribución de
viajes en el AMP
en auto y/o moto
según tipo de
estacionamiento



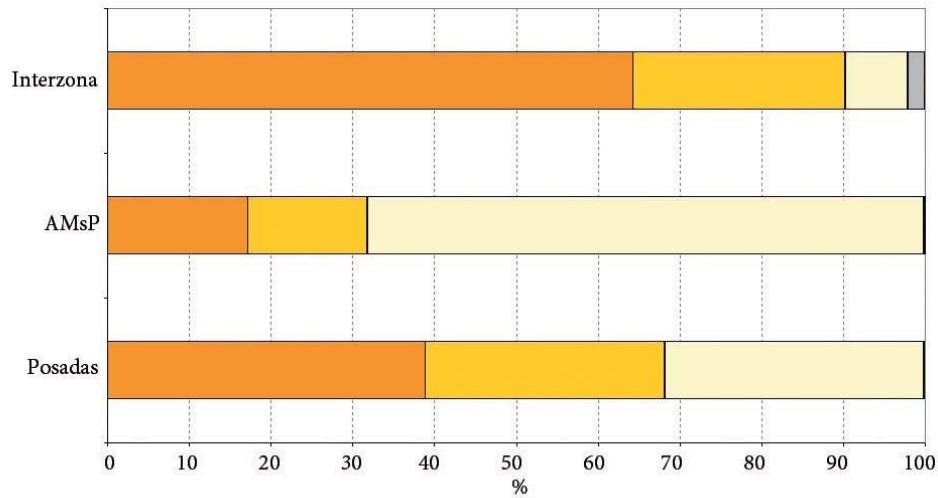
Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Dentro de la ciudad de Posadas se realizan a diario el 84% de los viajes (473.650 viajes), mientras que entre la ciudad y las localidades de sus alrededores se producen sólo el 7,4% de los mismos (42.146 viajes entre la ciudad capital y las localidades de sus alrededores - interzona-).

Al analizar los medios utilizados en la ciudad de Posadas, en el Área Metropolitana sin Posadas (AMsP) y los viajes Interzonales, se observan diferencias de uso destacables (Gráfico 3.3.7).

En Posadas el uso de medios de transporte según el tipo de servicio es equilibrado entre servicios públicos, privados y no motorizados. En los viajes realizados en las localidades de Candelaria y Garupá, los medios no motorizados son los mayormente utilizados, mientras que en los viajes interzonales predomina el uso del transporte público.

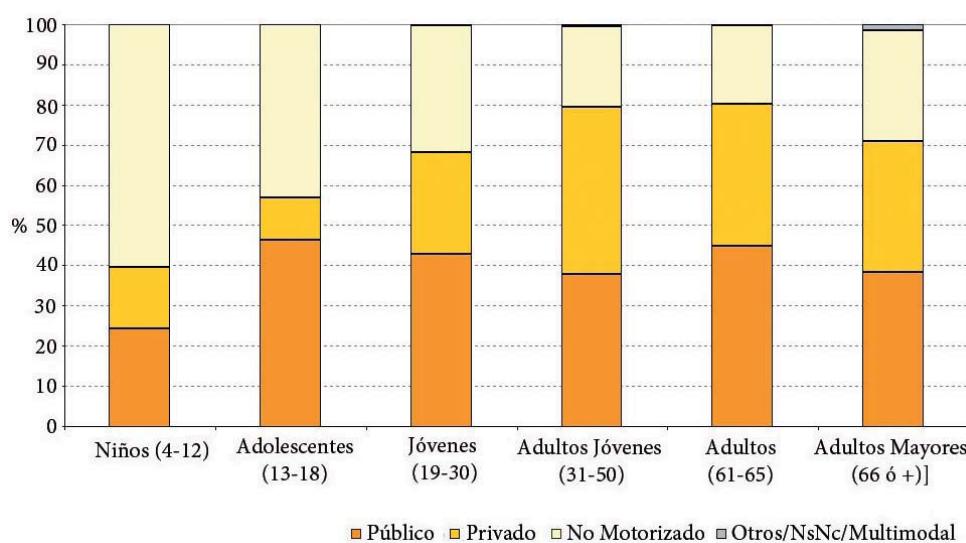
La Encuesta reveló que el uso del transporte no motorizado decrece a medida que aumenta la edad de los usuarios que realizan los viajes, excepto en el grupo de los adultos mayores en el que estos viajes se incrementan levemente.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Por otra parte el uso del transporte público se mantiene estable en todos los rangos de edad y el transporte privado es mayormente utilizado por usuarios adultos-jóvenes.

En el Gráfico que se presenta a continuación se visualizan estas afirmaciones.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



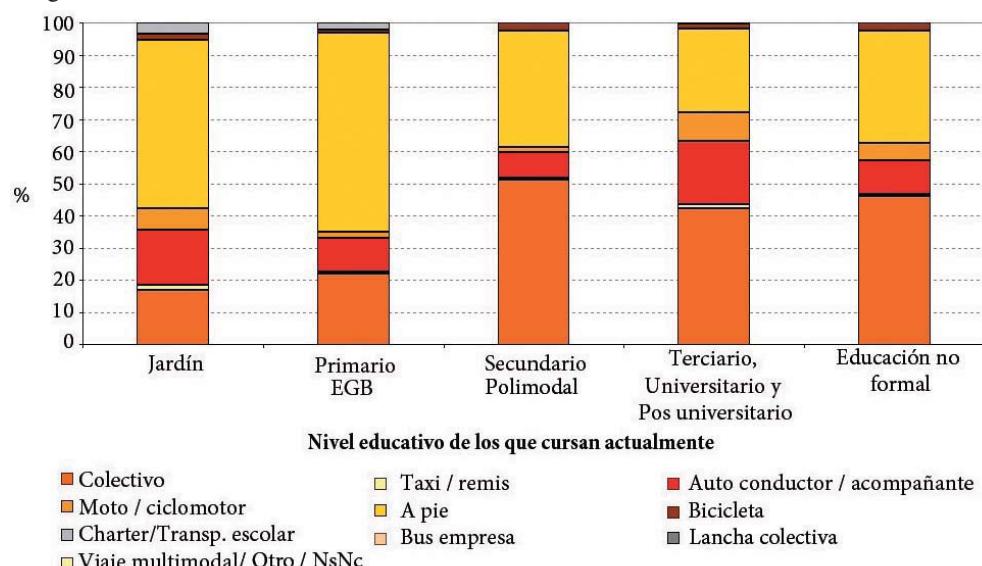
Gráfico 3.3.7:
Distribución de
viajes en el AMP
según tipo de
servicio



Gráfico 3.3.8:
Distribución
modal de viajes en
AMP según tipo de
servicio para
cada rango etario

Respecto a los medios de transporte que utilizan los usuarios que se encuentran estudiando en la actualidad, se observa que para realizar viajes cotidianos quienes asisten al nivel Jardín y Primario utilizan en su mayoría el transporte no motorizado (viajes a pie en su mayoría), mientras que el colectivo es el más utilizado para aquellos que cursan el nivel Secundario y Polimodal. Para aquellos viajes realizados por usuarios que asisten a niveles Terciarios, Universitarios y/o Pos-universitarios, el auto como conductor/acompañante aparece como el segundo medio de viaje más utilizado luego del colectivo.

Gráfico 3.3.9:
Distribución
modal de viajes
en el AMP por
nivel educativo
de los que cursan



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

En el Gráfico 3.3.10, entre quienes no se encuentran cursando ningún nivel de estudio en la actualidad (62,4 % de la población) es interesante ver cómo ciertos comportamientos de viaje se asocian al máximo nivel de estudio alcanzado.

De esta manera se observa un pico en el uso del colectivo en aquellos con primario/EGB como máximo nivel educativo alcanzado, y la proporción de uso del auto aumenta a medida que aumenta el nivel de instrucción.

La Encuesta muestra además que los viajes a pie se presentan en mayores proporciones en los niveles sin estudios y Primario/EGB.

De la misma forma se observa que en todos los grupos de usuarios con niveles educativos distintos, la realización de viajes en moto es proporcionalmente similar.

Se observa lo anterior en los Gráficos 3.3.10 y 3.3.11.

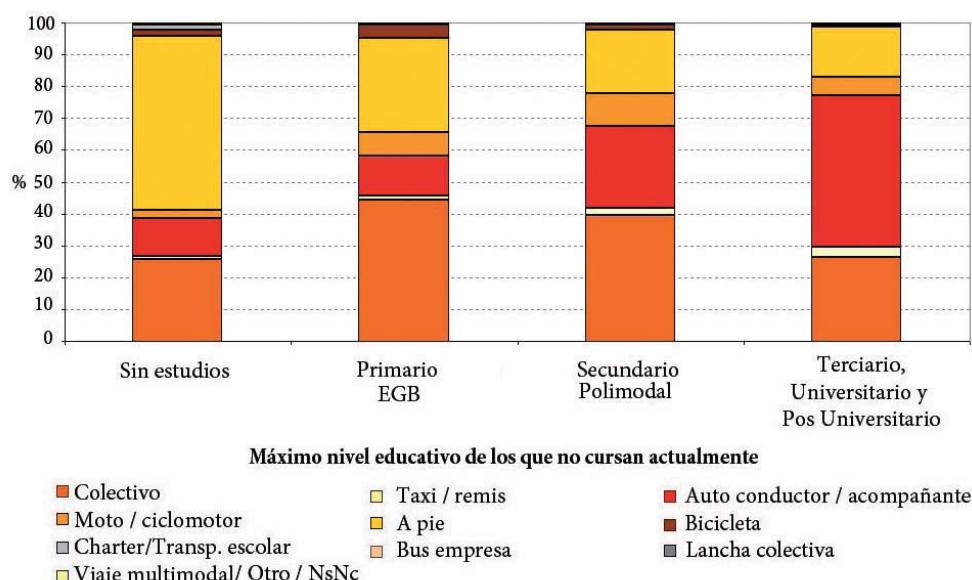


Gráfico 3.3.10:
Distribución modal de viajes en el AMP por máximo nivel educativo de los que no cursan actualmente

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

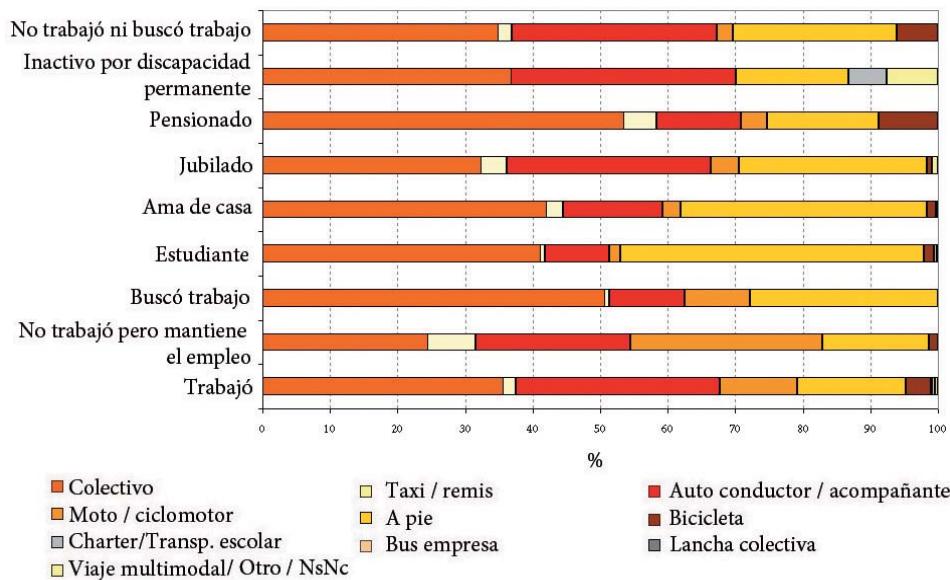
Al analizar los viajes respecto a la principal actividad desarrollada por los usuarios, la Encuesta revela que el grupo de las amas de casa realiza viajes a pie en similares proporciones que viajes en colectivo.

Los estudiantes por su parte utilizan para viajar -como ya se ha visto más arriba- mayormente los modos a pie y colectivo.

Las personas que trabajan utilizan de una manera más diversificada los medios de transporte para realizar sus viajes cotidianos en el AMP.



Gráfico 3.3.11:
Distribución
modal de viajes
en el AMP para
cada actividad
principal



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Al incorporar al análisis la información sobre los quintiles de ingreso de los hogares, resulta llamativo observar que el uso del colectivo es parejo en todos los grupos (disminuyendo levemente hacia el quintil más alto), a diferencia del uso del automóvil como conductor/acompañante que crece a medida que aumenta el nivel de ingreso en los hogares.

De manera contraria se observa que los viajes a pie disminuyen a medida que aumenta el quintil de ingreso.

Se detalla lo antes dicho en el siguiente Gráfico.

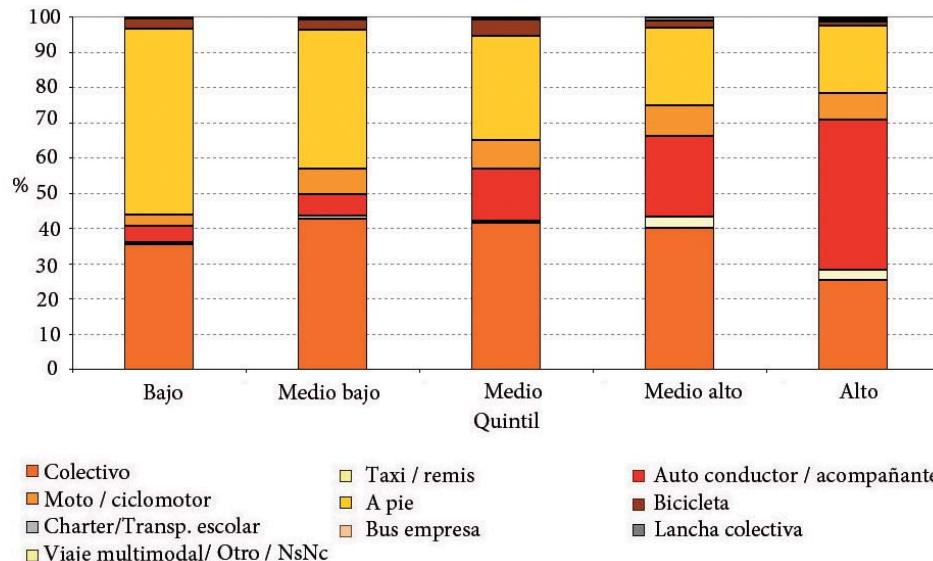


Gráfico 3.3.12:
Distribución modal de viajes en el AMP para cada quintil

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

La incorporación del fenómeno del bienestar en el análisis permite conocer el impacto de las diferentes situaciones de vulnerabilidad social en el desplazamiento cotidiano de las personas por el territorio. Resulta así de gran interés observar cómo la población que vive en situación de pobreza⁹ resuelve sus necesidades de viaje de manera diferente a cómo lo hace la población indigente¹⁰ o no pobre. Este análisis permite, a su vez, vislumbrar situaciones específicas que requieren de la intervención de políticas públicas puntuales de alivio de la pobreza y la indigencia de la población.

Al analizar la situación de bienestar de las personas que se desplazan en el AMP resulta interesante destacar que aquellos usuarios que se encuentran por debajo de la línea de indigencia realizan casi la mitad de sus viajes diarios en colectivo.

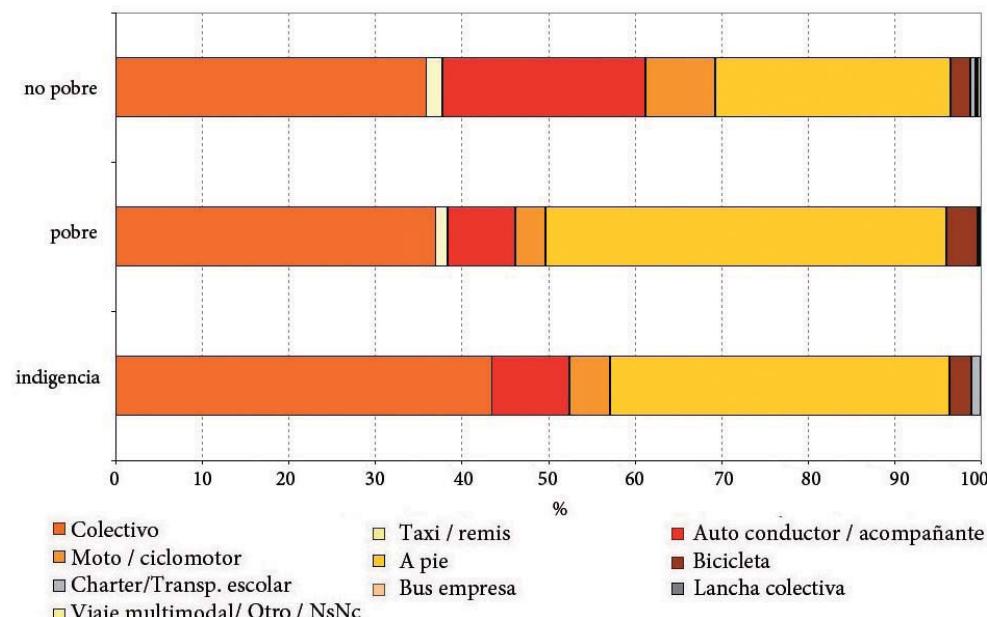
⁹ Población cuyo ingreso mensual no alcanza para cubrir la canasta básica total (canasta alimentaria ampliada con bienes y servicios no alimentarios), según definición y valorización oficial del INDEC.

¹⁰ Población cuyo ingreso mensual no alcanza para cubrir la canasta básica alimentaria, según definición y valorización oficial del INDEC.

Con respecto a los usuarios pobres vale la pena destacar la alta proporción de viajes realizados a pie (50%).

La población no pobre, por su parte, utiliza para movilizarse, casi en proporciones similares, el colectivo, el auto y a pie.

►
Gráfico 3.3.13:
Distribución
modal de viajes
de personas
según situación
de bienestar

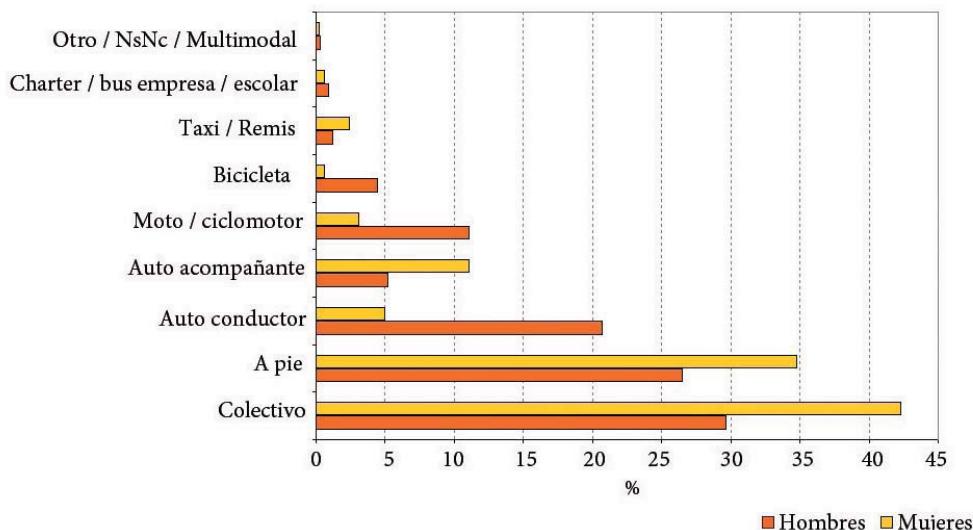


Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Por otro lado, resulta interesante realizar el análisis de utilización de medios por género, ya que se pueden distinguir diferencias y similitudes entre ellos.

Si bien tanto los hombres como las mujeres realizan casi la misma cantidad de viajes, al analizar los medios utilizados se aprecian comportamientos disímiles. Particularmente la diferencia es notoria en el uso del colectivo por parte de las mujeres y la moto por parte de los hombres.

Asimismo, al observar el volumen de los viajes realizados por mujeres y por hombres se corrobora el mismo patrón de viajes que al analizar la población.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



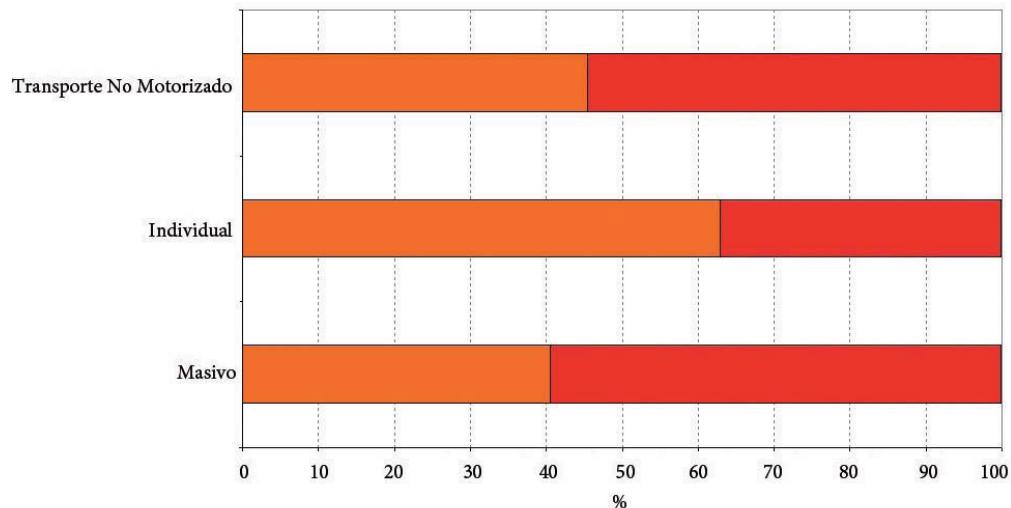
Gráfico 3.3.14:
Distribución de
viajes en el AMP
por género según
medio

Los viajes realizados diariamente en el AMP permiten afirmar que las mujeres resuelven sus necesidades de movilidad cotidiana principalmente en colectivo y a pie, mientras que los hombres reparten su movilidad en colectivo, a pie y auto particular.

De acuerdo con los datos obtenidos se observa que los viajes de los hombres tienden a realizarse mayormente en medios de transporte privado individual mientras que los viajes de las mujeres se inclinan más hacia los medios masivos y no motorizados.



Gráfico 3.3.15:
Distribución de viajes en el AMP
según género para cada tipo de servicio



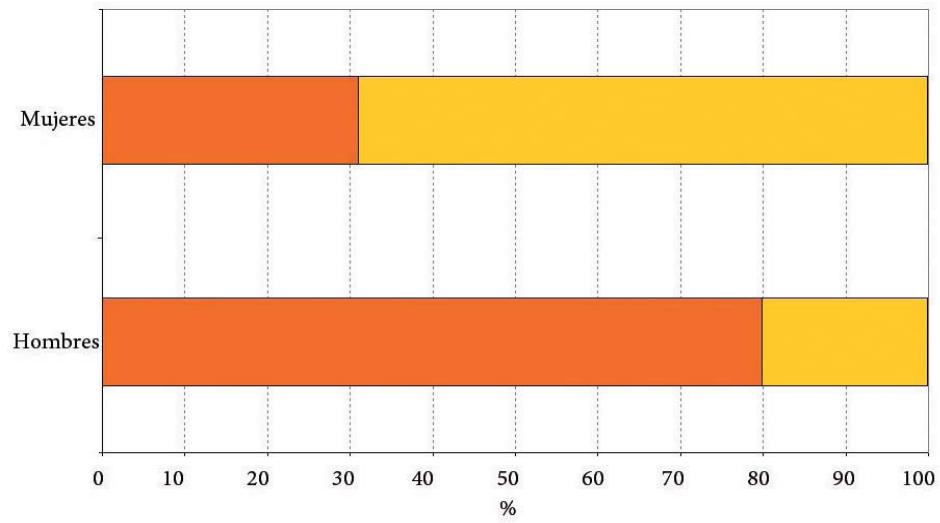
Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■ Hombres ■ Mujeres

El siguiente Gráfico muestra que los viajes de los hombres son principalmente realizados en auto como conductor, mientras que solo el 30% de los viajes de las mujeres se realizan en vehículo propio como conductor, pues en su gran mayoría viajan como acompañantes.



Gráfico 3.3.16:
Distribución de viajes en el AMP
en auto según rol
para cada género



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■ Auto conductor ■ Auto acompañante

¿Por qué se mueve la población?

3.4

En este capítulo se presentan los resultados de la Encuesta de Origen-Destino teniendo en cuenta los motivos de los viajes. Aquí también se puede realizar el mismo análisis que en el Capítulo 3.3 a partir de:

- i) la población que viaja en forma cotidiana en el AMP
- ii) la distribución de viajes

Al analizar los motivos de los viajes en el AMP se observa que el 90,6% de las personas viaja por un único motivo, mientras que el 9,4% lo hace por varios motivos¹¹ durante un mismo día.

Cantidad de motivos de viaje	Porcentaje (%)
1 motivo	90,6
2 motivos	5,3
3 motivos	2,1
4 motivos ó +	1,2
NBH	0,9

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Tabla 3.4.1:
Cantidad de
motivos de viaje
por persona en
un día hábil en el
AMP

En el Gráfico que se presenta a continuación se observa la distribución de los viajes según los motivos por los que viajan las personas durante un día hábil. Como es de esperar, los principales los constituyen el estudio y el trabajo.

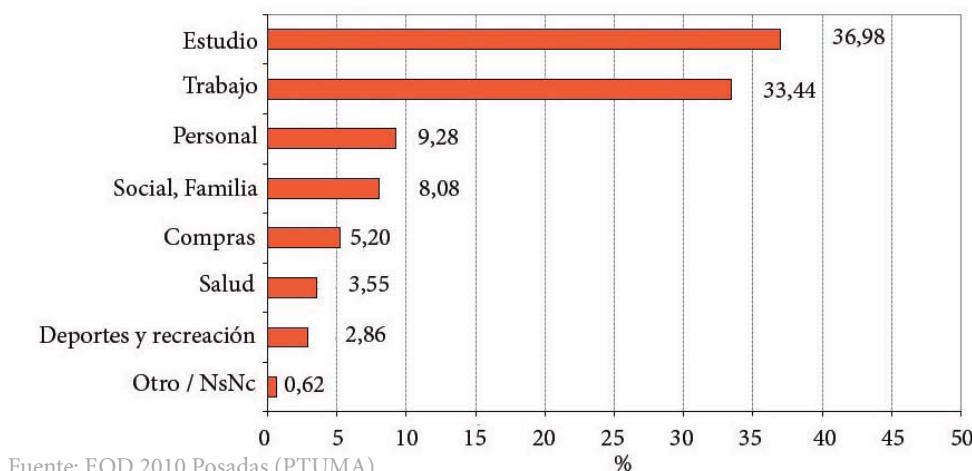
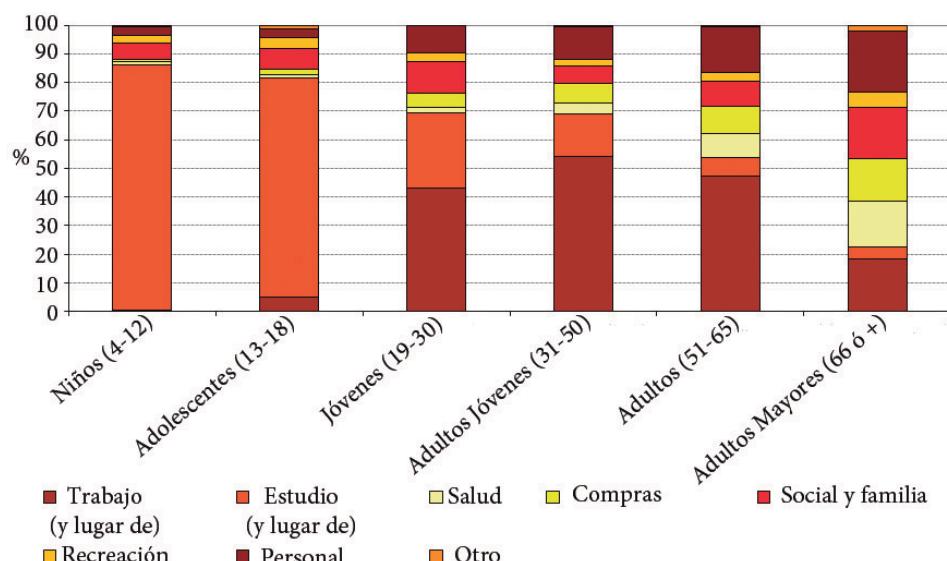


Gráfico 3.4.1:
Distribución de
viajes en el AMP
según motivo

¹¹ Debido a que casi la mitad de los viajes tienen como motivo el “retorno al hogar”, a fin de realizar un análisis sólido de las causas de los desplazamientos, a éstos se procedió a asignarles como motivo de viaje la actividad realizada en el lugar de origen.

Los viajes de las personas más jóvenes (de 4 a 18 años) se realizan principalmente por estudio¹². Mientras que entre la población adulta el trabajo aparece como el principal motivo generador de viajes. Solo entre los adultos mayores la cantidad de viajes realizados por trabajo es similar a la cantidad de viajes por motivo salud. Este grupo tiende a diversificar más que ningún otro sus motivos de viaje.

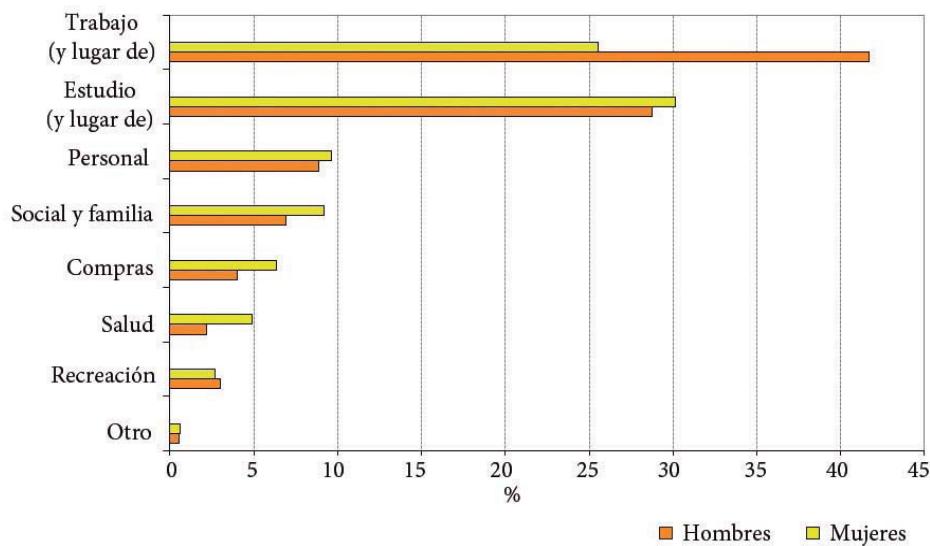
► Gráfico 3.4.2:
Distribución de
viajes en el AMP
según motivo
para cada rango
etario



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Respecto de las necesidades de viaje se observa que para cada género son diferentes. Si bien los viajes con motivo “estudio” constituyen la segunda causa generadora de viajes entre los hombres, la movilidad cotidiana de éstos está relacionada principalmente con el trabajo (42%). Por otro lado las mujeres realizan más viajes que los hombres por motivos “social y familia”, “personal”, “compras”, “salud” y “estudio” (Ver Gráfico 3.4.3 y Gráfico 3.4.5).

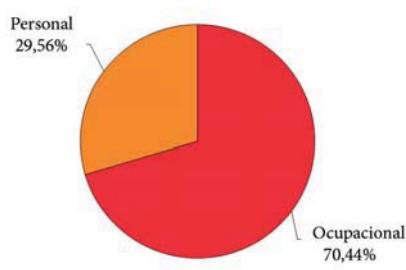
¹² Para este análisis se consideró dentro del motivo “Estudio” tanto la actividad de estudiar (ir al colegio, a la universidad, ir a la casa de un compañero a estudiar, etc.) como la actividad de “Buscar/Dejar miembro del hogar a centro educativo”. Para el caso del motivo “Trabajo” se consideró tanto la actividad de ir al lugar de trabajo como las actividades de asunto laboral, es decir, las reuniones por fuera del lugar de trabajo.



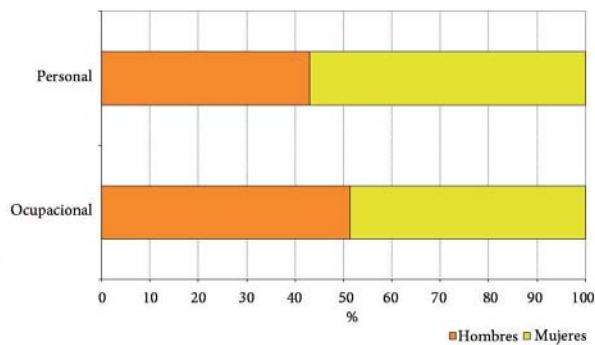
Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Asimismo, tomando como criterio de análisis la necesidad de cada traslado, es posible clasificar los viajes en ocupacionales y personales. Entre los primeros, se incluyen aquellas actividades que las personas no pueden prescindir (trabajo, lugar de trabajo, estudio y lugar de estudio). Por su parte entre los viajes personales se incluyen el resto de los motivos, generalmente discretionales y menos rutinarios.

Los Gráficos que siguen muestran la distribución de los viajes personales y ocupacionales en el AMP a nivel general de población, y a nivel desagregado por género.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)



Gráfico 3.4.3:
Distribución de
viajes en el AMP
según motivo para
cada género



Gráfico 3.4.4:
Distribución de
viajes en el AMP
según necesidad

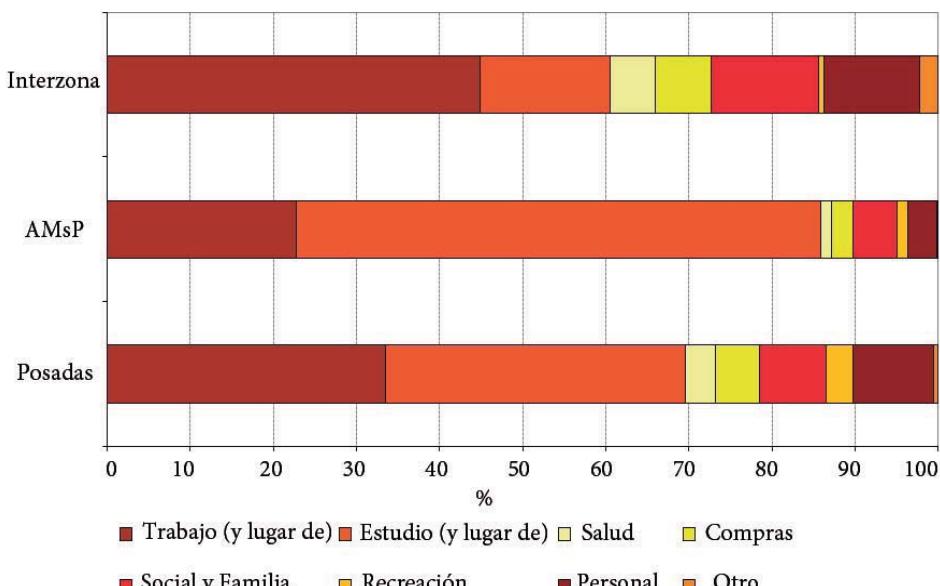


Gráfico 3.4.5:
Distribución de
viajes en el AMP
según género para
cada necesidad

Tal como se observa en el Gráfico 3.4.6, los motivos ocupacionales representan siempre la principal causa de movilidad tanto en los viajes realizados dentro de la ciudad de Posadas, en los viajes interzonales (Interzona) como en los viajes que se producen en el Área Metropolitana sin Posadas (AMsP).

Sin embargo, si se analiza por separado los motivos estudio y trabajo se observan algunas diferencias, particularmente en los viajes Interzona, puesto que los viajes con motivo estudio tienen un peso menos relevante entre éstos.

►
Gráfico 3.4.6:
Distribución
de viajes en el
AMP según
motivo para
cada dominio de
análisis



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

En el Gráfico 3.4.7 se ilustra la relación que tiene la edad con respecto a los motivos de estudio y trabajo. Se observa que, a medida que aumenta la edad de las personas, las necesidades de viaje pasan del estudio al trabajo.

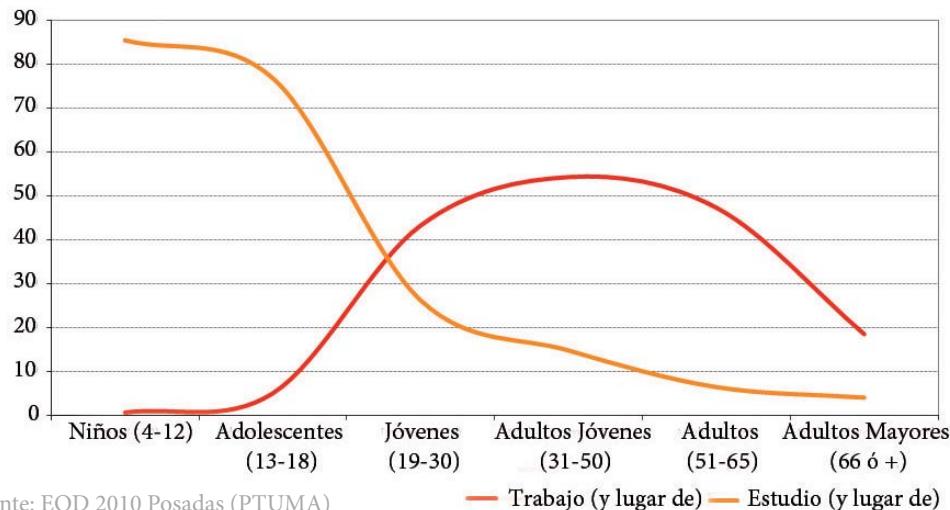


Gráfico 3.4.7:
Distribución de
viajes en el AMP
según rango
etario para viajes
ocupacionales

A analizar los viajes según el quintil de ingreso de los hogares, es interesante observar que a medida que el quintil es más alto, la proporción de viajes por trabajo crece y la proporción de viajes por estudio desciende. Por otra parte, si bien la proporción de desplazamientos por motivos sociales y de familia representan en todos los casos porcentajes muy pequeños, en el grupo de ingresos altos representan una proporción mayor (casi un 11%).

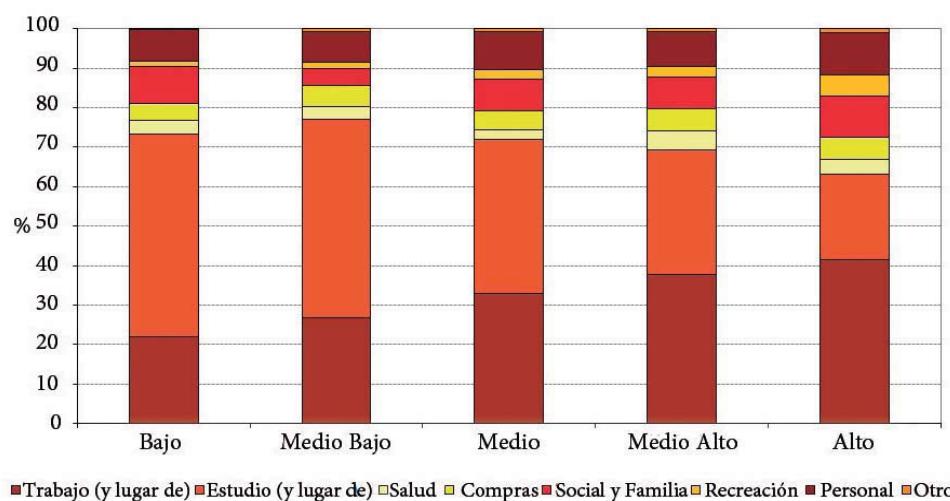


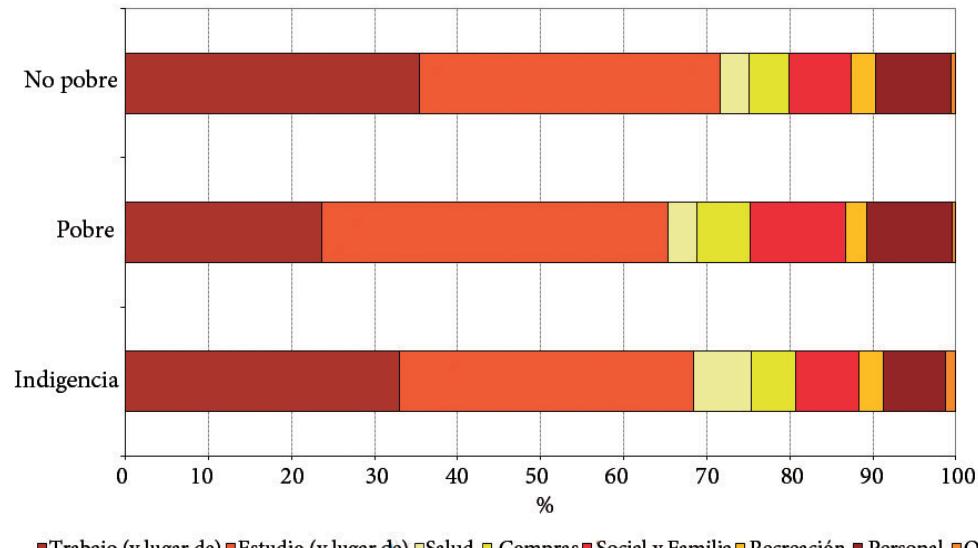
Gráfico 3.4.8:
Distribución de
viajes en el AMP
según motivo para
cada quintil

Con respecto a los motivos de los viajes, la Encuesta revela que los usuarios pobres viajan proporcionalmente más que los otros grupos poblacionales, por motivos “social y familia”. Esto podría vincularse con las estrategias de supervivencia que suelen desarrollar estos sectores que incluyen la participación en organizaciones y movimientos sociales, etc. Asimismo, llama la atención la proporción de viajes por compras que realizan estos usuarios que podría deberse a la resolución cotidiana de las necesidades de aprovisionamiento vinculada con la frecuencia de los ingresos percibidos (generalmente ingresos diarios o semanales).

Los usuarios pobres viajan proporcionalmente más por motivos de estudio que por el resto de los motivos, incluso más que por trabajo. Esto se contrasta con lo que ocurre entre la población no pobre dado que ésta se mueve en similares proporciones tanto por trabajo como por estudio.

Es llamativo que los usuarios indigentes y los no pobres presenten patrones de movilidad tan similares, tanto para viajes ocupacionales como para viajes personales.

Gráfico 3.4.9:
Distribución de
motivos de viajes
de personas
según situación
de bienestar



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Por otro lado, si se analizan los viajes cuyo origen y destino es el hogar, se obtienen cadenas de viajes que resultan interesantes considerar a fin de identificar los perfiles de los usuarios en cuanto al tipo de viajes realizados.

Se observa que la mayor parte de los viajes realizados diariamente en el AMP constituyen cadenas de viaje simples, es decir con un solo motivo intermedio: hogar-trabajo-hogar, hogar-estudio-hogar, los cuales representan un porcentaje mayor en comparación con otras cadenas de viajes simples, como lo demuestra el Gráfico 3.4.10.

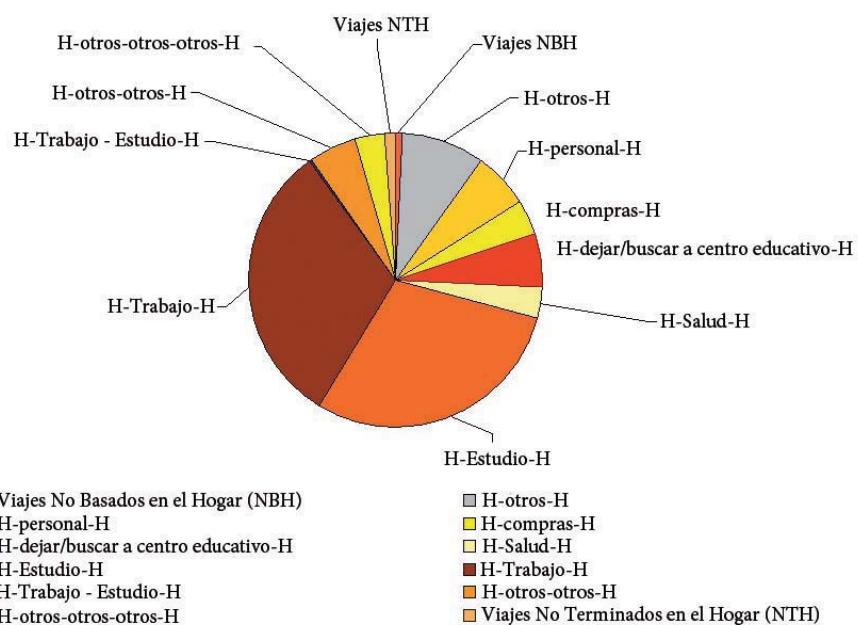


Gráfico 3.4.10:
Cadenas de viajes
para el AMP

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Es llamativo el pequeño porcentaje (0,1%) de cadenas compuestas por hogar-trabajo-estudio-hogar, lo cual rectifica que las personas realizan viajes por un motivo, vuelven a su hogar, y vuelven a salir mas tarde por otro motivo, pero muy poca gente realiza mas de un motivo por viaje.

Por otro lado, cabe alcarar que la existencia de los viajes No Terminados en el Hogar (NTH) se debe a que algunas encuestas, por cuestiones personales según cada caso, se concluyeron por vía telefónica.

3.4.a. Cómo se mueve la población según el motivo de viaje?

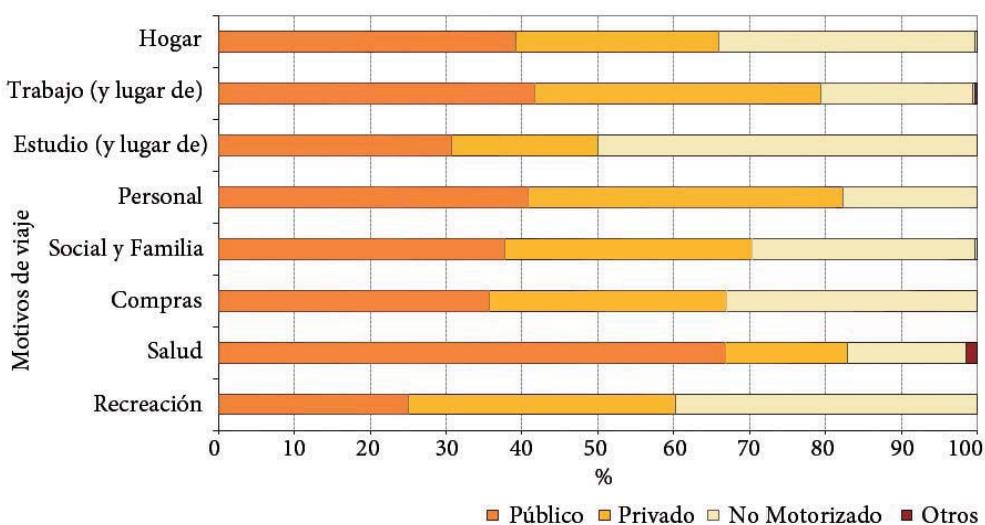
Al incorporar al análisis la relación entre el medio de transporte utilizado y los motivos que tiene la población para desplazarse, la Encuesta revela que los viajes al trabajo se realizan mayormente en medios de transporte privado (41%). Le siguen los viajes en transporte público (38%) y los no motorizados (sólo un 20%).

Sin embargo, cuando el motivo de viaje es el estudio, el uso de los medios de transporte no motorizado predomina, seguido por los medios públicos. Es importante destacar que 5 de cada 10 viajes se efectúan en modos no motorizados.

Respecto de los viajes por motivos de compras es interesante observar que la proporción de uso de medios públicos, privados y no motorizados es equilibrada.

En el Gráfico 3.4.11 que se presenta a continuación se detallan los datos antes descriptos.

Gráfico 3.4.11:
Distribución de
viajes en el AMP
según motivo



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

3.5

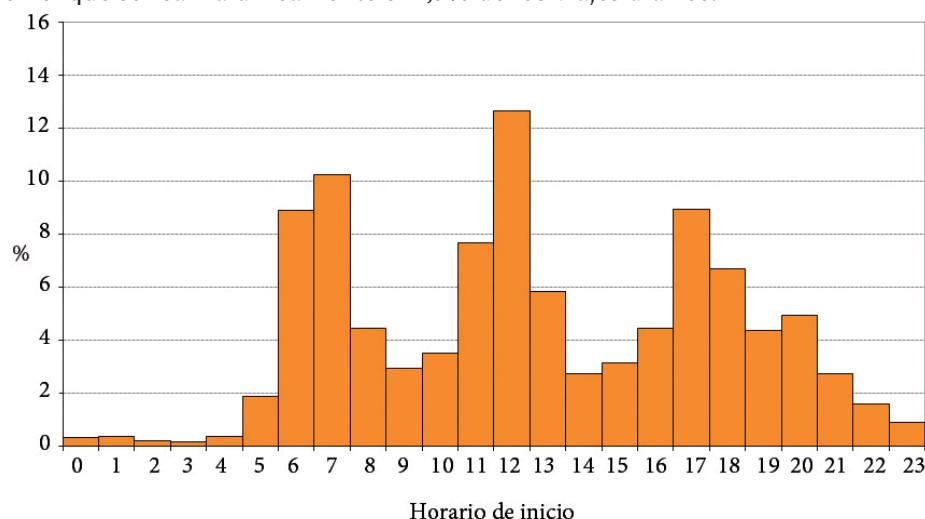
¿Cuánto duran, que distancia recorren y en qué horarios se efectúan los viajes?

En este capítulo se presentan los datos relevados en la Encuesta Origen-Destino acerca de los horarios en los que se generan los viajes diarios en el AMP.

Conocer el momento en que se producen los viajes resulta primordial a fin de evaluar la existencia de horas pico y valle tanto del transporte público como del privado.

La Encuesta reveló que la distribución horaria de los viajes muestra tres momentos en los que se concentran el 49% de los desplazamientos diarios: uno máximo a la mañana de 6:00 a 8:00 hs., cuando se producen 108.219 viajes (19,20%); el siguiente de 11:00 a 13:00 hs., período en el que se concretan 114.853 viajes (20,4%) y un pico mas pequeño de 17:00 a 18:00 hs., con 50.476 viajes (9%).

A su vez, del Gráfico 3.5.1 se infiere un marcado valle entre la medianoche y las 5:00 hs., en el que se realiza únicamente el 1,3% de los viajes diarios.

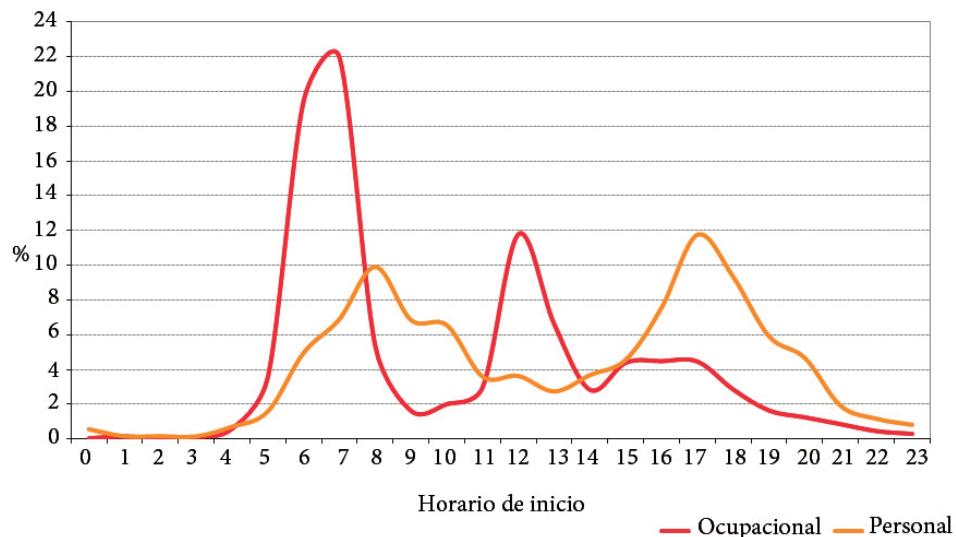


Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Gráfico 3.5.1:
Distribución
horaria del inicio
del viaje en el
AMP

En cuanto a la relación entre la necesidad y el horario en el que se produce el traslado, los viajes ocupacionales y personales presentan comportamientos diferentes: los primeros revelan dos picos en el día, similares a la distribución general de viajes, en tanto que los segundos se efectúan sobre todo a media mañana o por la tarde, tal como se observa a continuación en el Gráfico 3.5.2.

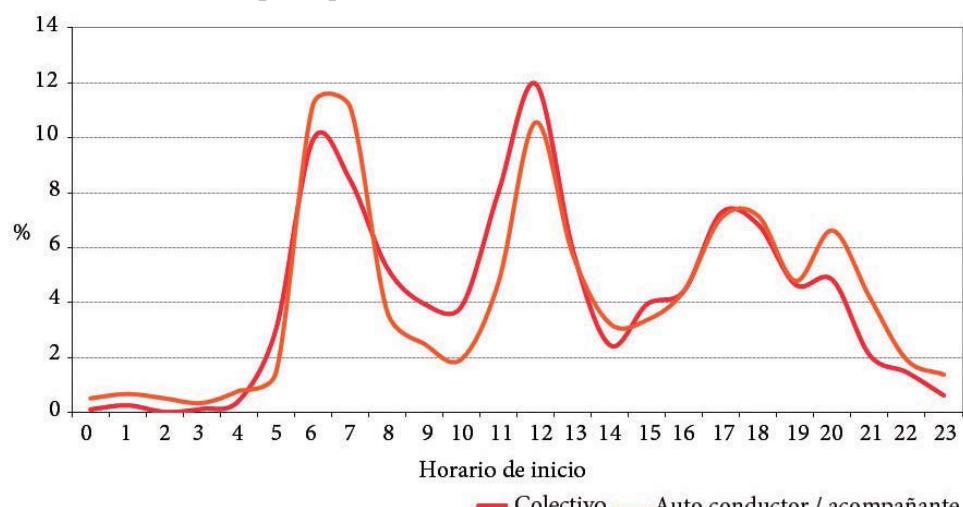
► Gráfico 3.5.2:
Distribución
horaria de viajes
en el AMP según
necesidad



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Por otro lado, como muestra el Gráfico 3.5.3, los viajes efectuados en colectivo y en auto muestran una distribución horaria similar a la general, aunque entre sí presentan leves diferencias. Si se examinan los viajes efectuados en auto, se destaca un pico máximo a la mañana que supera al del colectivo.

► Gráfico 3.5.3:
Distribución
horaria de los
viajes realizados
en el AMP en
los principales
modos de
transporte



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Asimismo, debido al vínculo entre el patrón horario de movilidad y la actividad de los usuarios, resulta relevante analizar el correspondiente a jubilados, amas de casa y aquellos que no trabajan, puesto que muestran perfiles diferentes respecto a la distribución horaria general: durante la mañana éstos grupos poblacionales se mueven en los horarios valle de la distribución general mientras que, a la tarde, la tendencia de su movilidad se asemeja a la general.

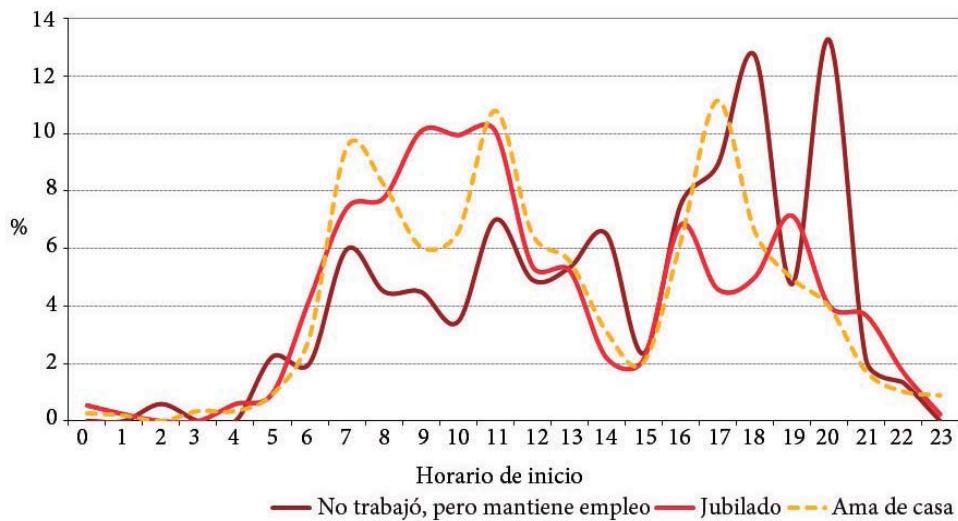


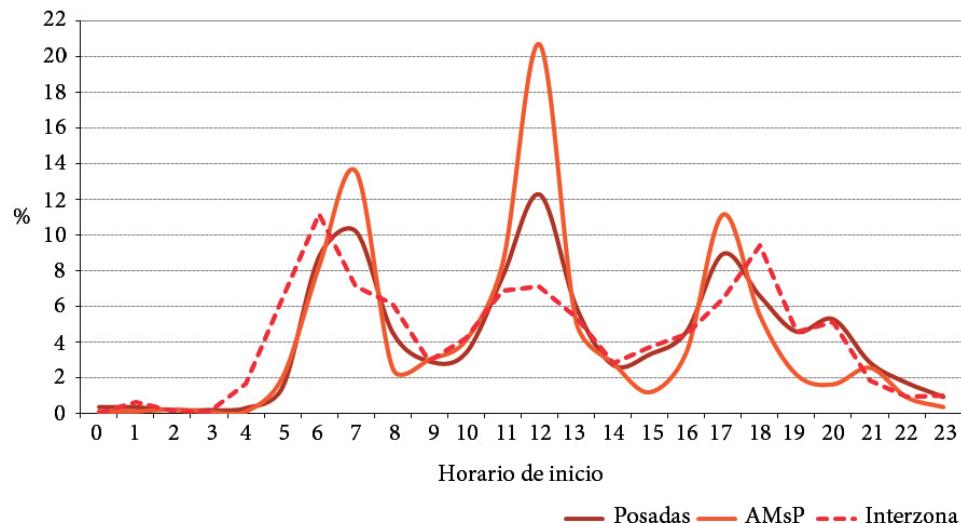
Gráfico 3.5.4:
Distribución
horaria de los
viajes realizados
en el AMP
por jubilados/
pensionados,
amas de casa y
personas
que no trabajan
pero mantienen el
empleo

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

En el Gráfico 3.5.5 se observa que las conductas con respecto a los horarios es similar en los viajes con origen y destino dentro de la ciudad de Posadas, los viajes del Área Metropolitana sin Posadas (AMsP) y los viajes entre la ciudad capital y las localidades de sus alrededores. Es decir que, de manera general, en todos los dominios se mantienen las mismas horas pico y valle.

Sin embargo se advierten algunas diferencias que se presentan mayormente en la hora pico del mediodía en los viajes dentro del AMsP, en donde se observa una mayor cantidad de viajes con respecto a los otros dominios. Por otro lado, es también en la hora pico del mediodía en donde se observa la menor cantidad de viajes Interzonales.

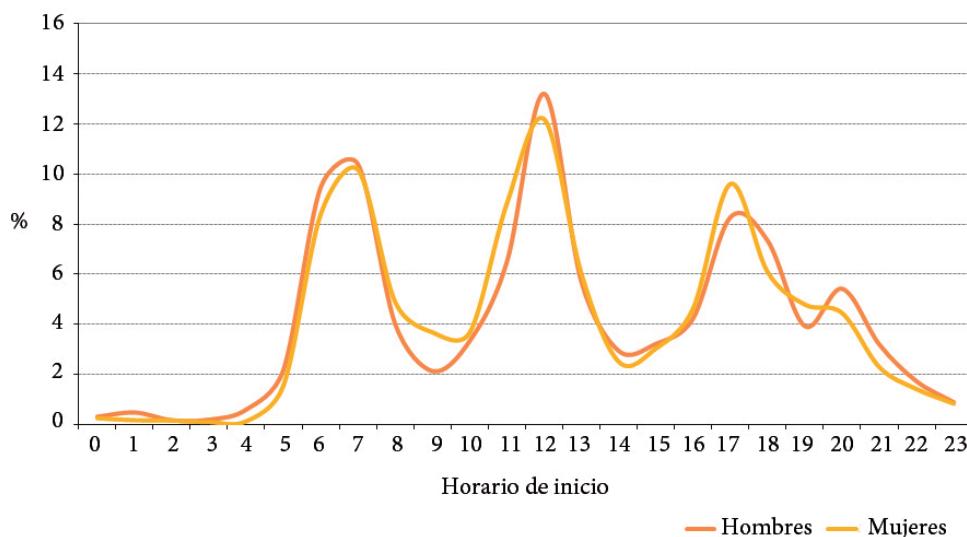
Gráfico 3.5.5:
Distribución
horaria de los
viajes para cada
dominio



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

En cuanto a los momentos del día en los que se desplazan hombres y mujeres, se observa un comportamiento general bastante similar, tal como se observa en el Gráfico 3.5.6.

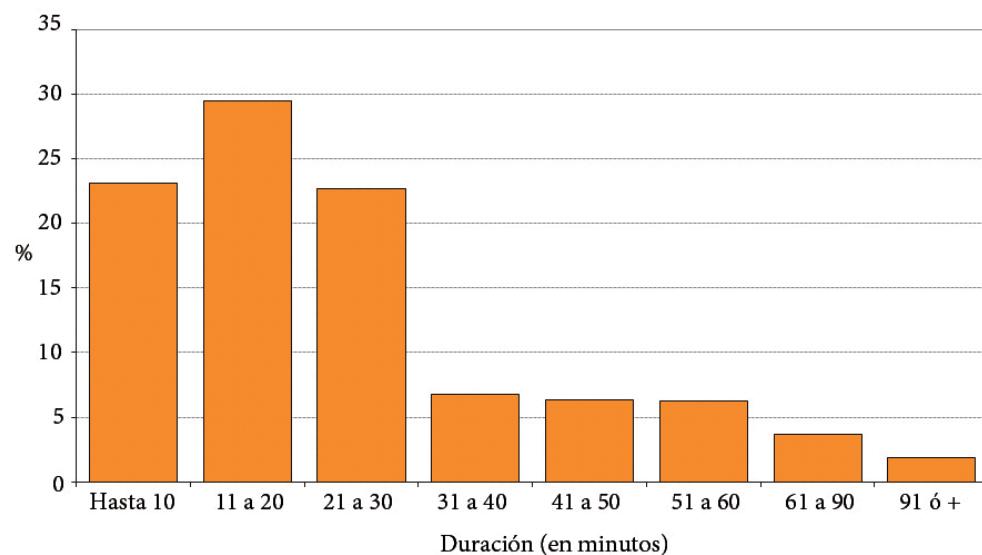
Gráfico 3.5.6:
Distribución
horaria del
inicio de viajes
en el AMP para
cada género



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

El tiempo total de viaje se define como el que transcurre desde la salida del origen hasta la llegada al destino. Cuando el traslado es a pie, corresponde a todo el tiempo que dure la caminata; para los viajes en otros medios se conforma a partir de la sumatoria de: el tiempo de caminata hasta alcanzar el medio a utilizar, el tiempo de espera (en caso de que fuera necesario), el tiempo de desplazamiento en el medio escogido y el tiempo de caminata hasta alcanzar el destino. En los viajes con más de una etapa, es la sumatoria del tiempo empleado en cada una de ellas (incluyendo los tiempos de espera).

De acuerdo con lo presentado en el Gráfico 3.5.7, cerca del 53% de los viajes del AMP tienen una duración de hasta 20 minutos y sólo el 4% se extiende por más de una hora.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

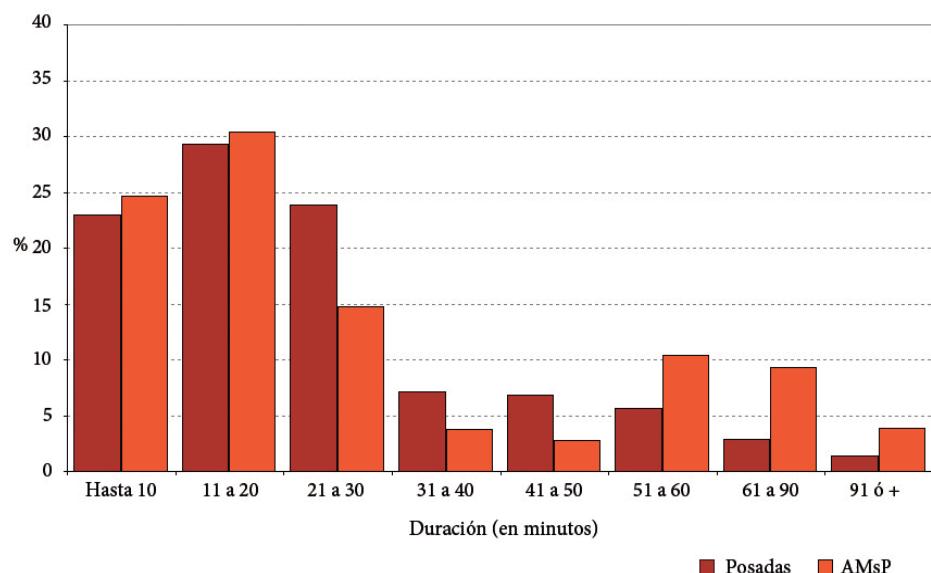


Gráfico 3.5.7:
Distribución de
viajes en el AMP
según duración

El Gráfico 3.5.8 muestra que la mayor cantidad de viajes, tanto en la ciudad de Posadas como en las afueras, tienen una duración de entre 11 y 20 minutos.

Sin embargo en la ciudad se genera también un gran número de viajes de entre 21 y 30 minutos.

►
Gráfico 3.5.8:
Distribución
de viajes en
Posadas y en el
AMsP según
duración



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Por otro lado, al analizar los tiempos de espera del colectivo y del taxi/remís se destaca que la espera del taxi/remís es, en la mayor parte de los viajes, muy baja, puesto que no requiere esperar más de 1 minuto.

Para el caso del colectivo la espera en la mayor parte de los viajes es de uno a diez minutos aproximadamente.

Por otro lado, es interesante observar la frecuencia de los viajes en el AMP, ya que más del 50% se realizan diariamente (los 5 días de la semana), mientras que cerca del 8% se realizan una o dos veces por semana.

A su vez, el Gráfico 3.5.9 ilustra la periodicidad de los viajes según tipo de transporte utilizado y no se observan grandes diferencias entre la frecuencia del viaje y el tipo de transporte.

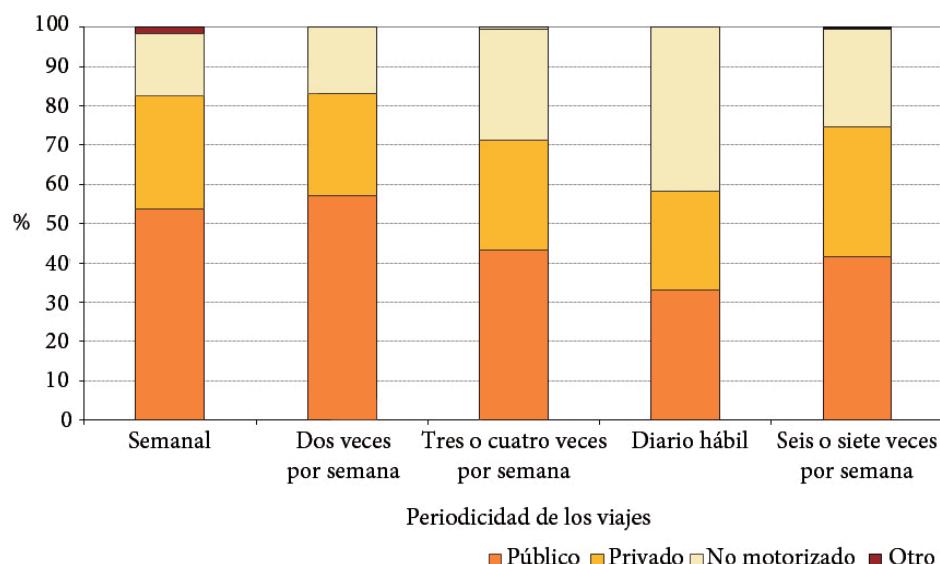


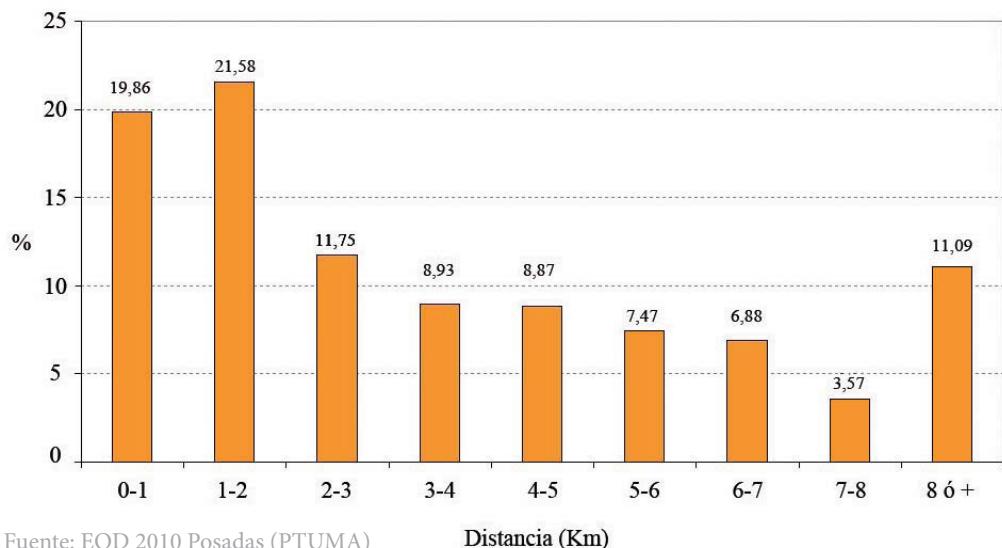
Gráfico 3.5.9
Periodicidad de los viajes en el AMP

Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Las distancias de los viajes

Casi la mitad de los viajes dentro del AMP recorren de 0 a 2 kilómetros por día, tal como lo muestra el Gráfico 3.5.10. Es asimismo interesante analizar el motivo de los viajes según la distancia, como se puede ver en el Gráfico 3.5.11. Los viajes cortos con motivo estudio se realizan en su mayoría en intervalos de 0 a 5 km de distancia.

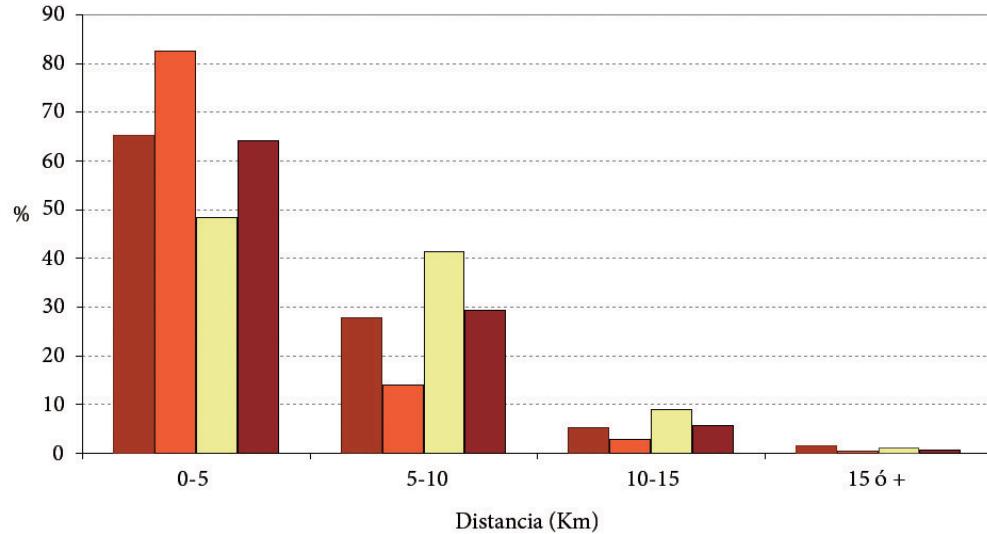
Gráfico 3.5.10:
Distribución de
viajes en el AMP
según distancia



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

Distancia (Km)

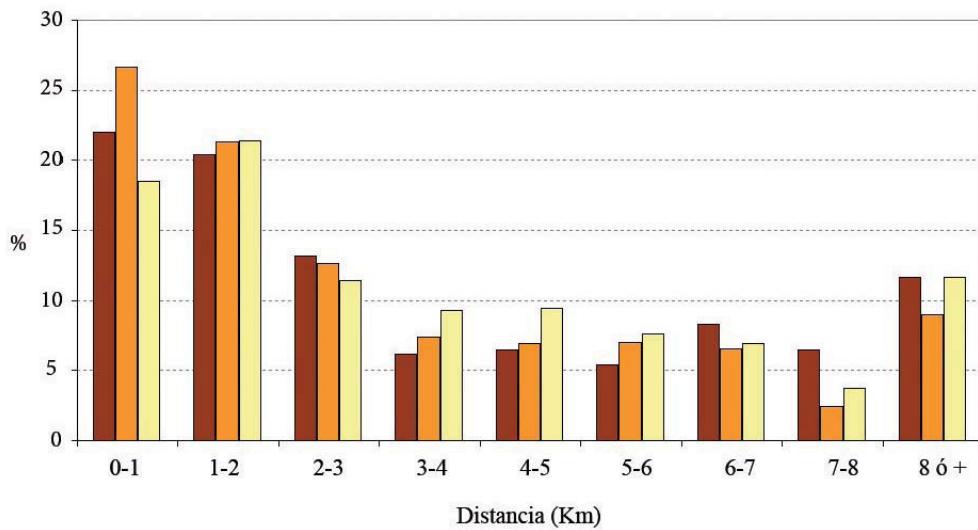
Gráfico 3.5.11:
Distribución
de los motivos
de viajes en el
AMP según
distancia



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■ Trabajo ■ Estudio ■ Salud ■ Personal

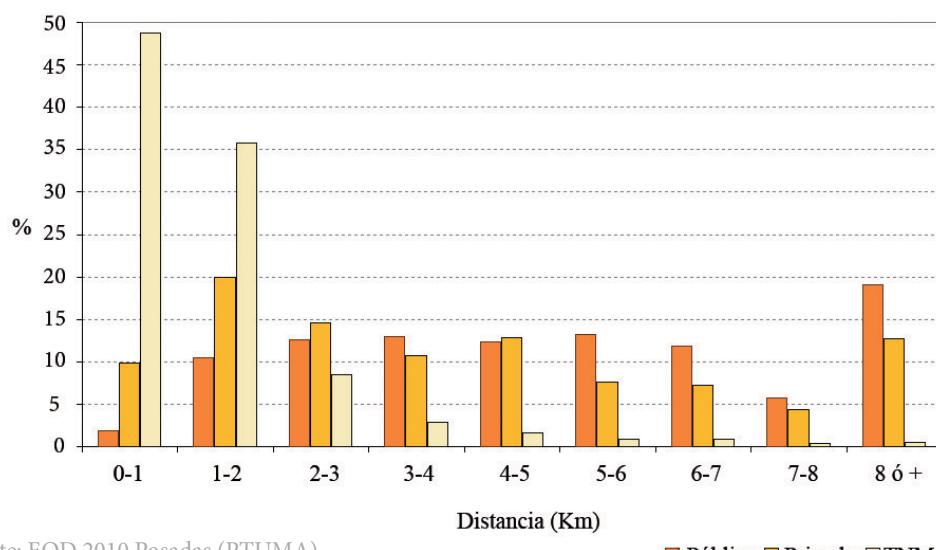
Por otro lado, es interesante observar que según el estado de bienestar de las personas, en los tres estados, cerca del 40% de los viajes son dentro de los 2 km de distancia. Sin embargo, vale la pena destacar que el 27 % de los viajes que realiza la población considerada pobre son de menos de 1 km, mientras que los no pobres suelen realizar viajes de mayores distancias.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■ Indigente ■ Pobre ■ No pobre

Al analizar el tipo de medio utilizado como se observa en el Gráfico 3.5.13, sobre el total de los viajes en transporte no motorizado¹³, casi el 50% de ellos son viajes que no superan las 10 cuadras. Se observa también, que el uso del transporte público se distribuye de forma proporcional para viajes de distancias mayores a 2 km.



Fuente: EOD 2010 Posadas (PTUMA)

■ Público ■ Privado ■ TNM

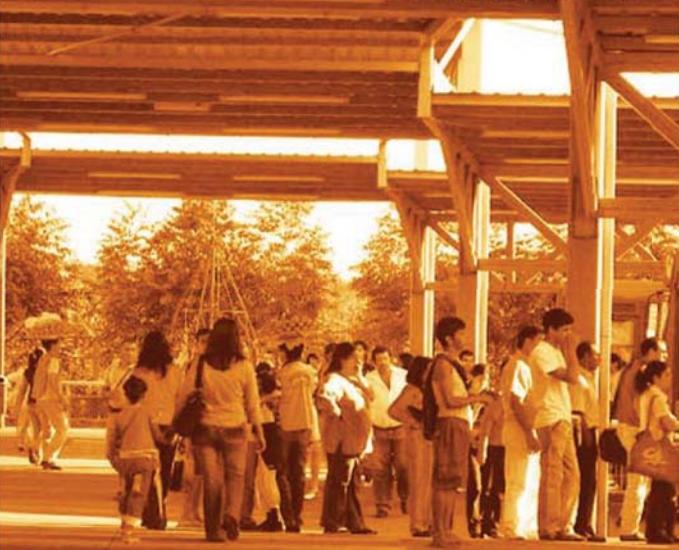
¹³ En la página 36 del Capítulo 3.3 de la presente Publicación se detalla el total porcentual de los viajes no motorizados.



Gráfico 3.5.12:
Distancia de los
viajes en el AMP
según bienestar



Gráfico 3.5.13:
Distancia de los
viajes en el AMP
según tipo de
servicio



Capítulo 4. Anexos

Metodología de Muestreo

4.1

4.1.a Marco Muestral

La información básica para la construcción de un marco de muestreo para una encuesta de hogares la constituyen los censos de población. Para esta encuesta, se contó con el Censo de Población del año 2001.

Más allá de la desactualización lógica producida por los años transcurridos, ha sido un período de grandes cambios, especialmente, la crisis de los años 2001 y 2002, que afectó a la distribución de la población en el espacio geográfico del país.

En particular, el área objeto de esta encuesta ha tenido un enorme crecimiento, se han construido nuevos barrios con grandes facilidades para su adquisición.

Acompañó esta proliferación de barrios un abastecimiento de transporte para asegurar su comunicación.

La manera de asegurar que la muestra sobre la que se desarrollara la encuesta fuera representativa del área al momento de realizar las encuestas, fue a través de un estudio previo del material censal, y luego, la realización de recorridos en terreno para verificar tales cambios.

Se contó con los radios censales de 2001, identificados por departamento, localidad, y fracción, con los respectivos datos de población, viviendas y manzanas para Posadas, Garupá y Candelaria. Sin embargo, para esta última, no se contó con el plano georeferenciado para poder asociar la información censal.

Para cada radio de Posadas y Garupá se calculó la superficie en hectáreas utilizando el software TransCad, el cual combina las capacidades de una cartografía digital de un sistema de información geográfica (GIS) y una base de datos asociados para realizar procedimientos de análisis de transporte.

Sólo a efecto de análisis, con la información así sistematizada se identificaron los radios muy grandes en términos de su superficie, agrupándolos.

En cada grupo se analizó, por radio, la superficie promedio de las manzanas para detectar aquellos cuya superficie fuera mayor a 1Ha, valor habitual de las manzanas en zonas urbanizadas. De esa forma, se detectaron los radios que ameritaban una comprobación, ya sea utilizando imágenes satelitales y/o un reconocimiento en terreno. Esta última opción fue particularmente importante para encontrar buenos límites para el caso de que fuera necesario subdividirlos, y si así se requería, lograr algún dato que permitiera adjudicarles una probabilidad para la selección.

Se resolvió que todos los radios con más de 100 Ha ameritaban ser analizados. En particular, se encontraron 2 radios que tenían muy poca población en el censo y que pudieron haber crecido mucho, por lo que se resolvió su verificación.

Para los otros grupos se buscaron los radios que se alejaban mucho del valor promedio correspondiente a su agrupación. En el segundo grupo, se identificaron dos radios cuya superficie no estaba fuera del promedio, pero llamaban la atención por la cantidad de viviendas¹⁴, éstos se incluyeron en el conjunto de radios para analizar a fin de verificar si se trataba de edificaciones de tipo “monoblock”. En total, se identificaron 38 radios para ser analizados.

Se recorrieron en el terreno los 38 radios detectándose diferentes situaciones. Se pudo comprobar un avance de la zona urbanizada sobre radios que en el censo de 2001 eran considerados rurales y que, por lo tanto, no habían participado del análisis anterior. Este hallazgo hizo que se recorriaran zonas periféricas para determinar las nuevas zonas urbanizadas.

También se recorrió la zona de Candelaria y se detectó que no hubo grandes modificaciones desde el momento del censo de 2001. El recorrido se hizo en dos días, con el acompañamiento de un informante muy calificado, quien advirtió sobre los cambios ocurridos desde la fecha del censo, identificando los lugares más afectados.

Se encontraron cuatro situaciones diferentes que se describen a continuación:

- Radios en zonas de “no innovar”. Actualmente cubiertos por el agua o con muy pocas viviendas, y a la espera de ser trasladadas, a ellos se los excluyó del marco.

¹⁴ Como “vivienda” se entiende un recinto de alojamiento estructuralmente separado (rodeado por paredes, muros o tapias u otros elementos de separación y cubierto por un techo) e independiente (sus ocupantes pueden entrar o salir sin pasar por el interior de otras viviendas). Se presentan dos posibilidades: a) que hayan sido construidos o adaptados para ser habitados por personas o que b) aunque no hayan sido construidos o adaptados para ser habitados por personas se utilicen con ese fin.

- Radios muy extensos con agrupamiento de viviendas y en el resto con amplias áreas vacías. En estos casos, se hicieron subdivisiones incluyendo en el marco las zonas pobladas, y se excluyeron las zonas deshabitadas.

- Radios con considerable aumento de edificación, pero manteniendo las características socioeconómicas del mismo. En tales situaciones, para hacer más eficiente el trabajo de campo, se hicieron subdivisiones, todas las cuales fueron incluidas en el marco, y se ajustó la cantidad de viviendas de cada subdivisión con datos de Google Earth e información de campo.

- Nuevos barrios construidos sobre zonas que eran radios rurales en el censo de 2001. Se conformaron nuevas UPE con agrupamientos de viviendas. Esta tarea pudo realizarse combinando la información recogida en campo, y con la ayuda del Google Earth, el cual cuenta con un relevamiento fotográfico a junio de 2010. Este relevamiento permitió identificar las nuevas urbanizaciones y volcar los datos al Autocad Map para posicionarlos geográficamente, y luego exportarlos a un formato GIS para ser incorporado al TransCad.

Como el único dato actualizado con el que se pudo contar fueron las viviendas, la selección de UPE se hizo con probabilidad proporcional a su cantidad, para ello fue necesario analizar la adjudicación de viviendas a cada subdivisión de un radio, y actualizar la cantidad de viviendas en los restantes radios.

En los radios donde no se comprobaron grandes cambios, se aplicó un porcentaje de aumento a la cantidad de viviendas del censo 2001 que osciló entre el 5% y el 10%, según la mayor o menor densidad de viviendas informada por el censo.

4.1.b. Método de Muestreo

Se adoptó un método de muestreo probabilístico, estratificado, bietápico, según las siguientes definiciones:

Probabilístico: significa que cada unidad del universo de estudio tiene una probabilidad de selección conocida y superior a cero. Este tipo de muestra permite establecer anticipadamente la precisión deseada en los resultados principales, y calcular la precisión observada en los resultados obtenidos.

Bietápico: el proceso de muestreo seleccionado posee dos etapas, seleccionando primero los radios o las UPE (unidades de primera etapa) y en una segunda etapa las viviendas o USE (unidades de segunda etapa) que conforman las unidades de observación de la encuesta.

Estratificada: el método de muestreo estratificado permite una mejor confiabilidad de la muestra al disminuir la varianza de las estimaciones. Una estratificación será más eficiente cuanto más homogéneas sean las unidades que pertenecen a un mismo estrato y más heterogéneos sean los estratos entre ellos.

En un muestreo aleatorio estratificado, la población de tamaño N, se subdivide en L subpoblaciones, y cada una de las subpoblaciones homogéneas se denomina estrato. Después de construidos los estratos y suponiendo que la muestra es de tamaño n, se seleccionan en forma aleatoria e independiente un número de elementos muestrales que se designan con n₁, n₂,...,n_L.

Un muestreo en etapas permite no sólo disminuir los costos, sino también mejorar los controles durante el relevamiento de las encuestas.

En el recorrido en terreno se comprobó que la información del censo de 2001, respecto a la caracterización socioeconómica de los radios, (necesidades básicas insatisfechas, índice de privación material de los hogares, educación del jefe de hogar, etc.) no tiene validez en la actualidad debido a los grandes cambios encontrados, por lo tanto, se hizo necesario pensar una estrategia distinta para la estratificación.

Se geo-referenció el recorrido de las líneas de transporte, lo que permitió determinar tres estratos en función de la proporción de traza vial (calles primarias, secundarias y terciarias), expresada en metros, recorridas por colectivos en relación a la cantidad de metros de traza vial disponible en cada UPE.

Dentro de cada estrato las UPE se ordenaron según densidad, medida en cantidad de habitantes por hectárea. La variable fue elegida, entre las pocas disponibles, por considerarla relacionada con la temática de la encuesta.

En cada estrato se hizo una selección sistemática, independiente, y con probabilidad proporcional al tamaño medido en cantidad de viviendas.

Según las condiciones del Pliego, “La cantidad de encuestas a realizar será, como mínimo, de 1 de cada 50 viviendas según Censo Nacional de Población y Vivienda 2001”. Como el total de viviendas censadas fue de 86.532, el tamaño de muestra resultante fue de 1.730 viviendas.

De acuerdo con información previa sobre una posible no respuesta del orden del 15%, inicialmente se seleccionaron 2.000 viviendas, elegidas en conglomerados de 16 distribuidas en cada UPE, de esta forma la muestra, en esta primera etapa, fue de 125 UPE.

Las USE son las viviendas. Para su selección se realizó previamente, en cada PM, un conteo de todas las viviendas ubicadas dentro de sus límites. La selección dentro de cada PM es sistemática, con probabilidad igual para todas las viviendas.

En el momento de la encuesta se entrevistó a todos los hogares y a todos los habitantes de las viviendas que fueron elegidas.

Iniciado el trabajo de campo, se resolvió aumentar el tamaño de viviendas a seleccionar, considerando una posible pérdida por falta de respuesta del 27%, esto, llevó a aumentar el tamaño de la muestra a 2.375 viviendas, seleccionando conglomerados de 19 viviendas en cada UPE. En ese momento ya se habían seleccionado las 16 viviendas en 25 UPE, por lo tanto, se eligieron sistemática y aleatoriamente 3 viviendas adicionales en cada uno.

4.1.c. Criterios de expansión

Para expandir los valores de la muestra a la población se considera: i) la inversa de la fracción de muestreo y ii) un factor de corrección por no respuesta (FNR) por los rechazos y las viviendas con residentes permanentemente ausentes.

4.1.d. Estimadores

Los estimadores se definen como las expresiones matemáticas construidas a partir de los datos de la muestra y que tienen como objetivo aproximarse a los valores poblacionales o parámetros del estudio. La estructura de estas fórmulas depende de la forma en que fueron seleccionadas las diferentes unidades de muestreo.

En la presente investigación, el diseño de muestra fue complejo: conglomerados estratificados a dos etapas, donde las UPE se seleccionan con probabilidades variables y las USE con probabilidades iguales.

El estimador básico fue el de expansión simple, estimador insesgado, para estimar parámetros totales y promedios de una variable cuantitativa o dicotómica como así también los errores debidos al muestreo.

Estimadores básicos:

Toda población está caracterizada por ciertos parámetros los que deben ser estimados por estimadores muestrales. El problema que se plantea es determinar a partir de las observaciones el valor numérico que reproduce el comportamiento de la población (un problema clásico de estimación). Para conocer estos valores se pueden realizar estimaciones puntuales y por intervalos.

Un estimador puntual consiste en un solo estadístico muestral que se usa para estimar el valor verdadero de un parámetro de una población.

Luego de los primeros análisis del material recogido en campo se plantearon métodos apropiados de imputación y de calibración.

4.1.e. Expansión de la muestra

Factor de expansión de la 1º etapa:

Las UPM son los radios censales 2001 o subdivisión de los mismos.

La probabilidad de selección de cada unidad primaria es su correspondiente cantidad de viviendas dividido el total de viviendas del dominio.

De esta forma el factor de expansión de primera etapa es el siguiente:

$$F1(hi) = Nh / (Nhi * mh)$$

Donde:

F1(hi): factor de expansión de la UPM i-ésima del dominio h

mh: cantidad de UPM en la muestra del dominio h

Nh: total de vivendas del dominio h

Nhi: total de viviendas de la i-ésima UPM del dominio h

Factor de expansión de la 2º etapa:

Se toma la vivienda como unidad de segunda etapa de selección (USM). Cabe recordar aquí que la vivienda es la unidad de selección, pero que la unidad de análisis es el hogar.

Se realizó un conteo previo a la selección de las viviendas en cada una de las UPM seleccionadas a fin de convalidar la información proveniente de las distintas fuentes.

El tamaño teórico de la muestra en cada UPM varía por dominio.

La probabilidad de selección del conglomerado de viviendas en cada UPM es su tamaño dividido el total de viviendas contadas en la misma.

De esta forma el factor de expansión de segunda etapa es el siguiente:

$$F2(hi) = N'hi / \tilde{n}i$$

Donde:

N'hi: viviendas según conteo en la i-ésima UPM del dominio h
 $\tilde{n}i$: conglomerado de viviendas seleccionadas en cada UPM

Las ausencias y rechazos se trataron como se hace habitualmente en este tipo de encuestas, corrigiendo el factor por simple expansión de la 2º etapa de cada UPM por el cociente entre el tamaño teórico dividido la cantidad de viviendas que respondieron.



Formulario

4.2



SECRETARÍA de TRANSPORTE
MINISTERIO de PLANIFICACIÓN FEDERAL,
INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS

PTUBA >
Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires

FORMULARIO GENERAL DE

ENCUESTA DE MOVILIDAD DE POSADAS

FORMULARIO GENERAL N° _____

Corresponde anexo 1 → ¿Cuántos? _____ N° de anexos _____
 2

Encuestador _____

Código _____

ID _____ depto _____ municipio _____ fracción _____ radio _____ vivienda _____ hogar _____ PM _____

IDENTIFICADOR DEL HOGAR

Barrio/ Chacra _____ Calle _____

Entre calle _____ y calle _____ Número _____ Piso _____ Dpto _____

Otras particularidades (ejemplo manzana, bloque, etc.) _____

Persona de contacto _____ Código del integrante del hogar _____

Teléfono _____ prefijo _____ número _____ Email _____

RASTREO

1° VISITA	dia	mes	año	Hora de entrada	hora	minutos	Hora de salida	hora	minutos	Encuesta realizada	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
-----------	-----	-----	-----	-----------------	------	---------	----------------	------	---------	--------------------	----------------------------	----------------------------

No contesta llamado 1 Ausencia responsable 2 Rechazo 3 Vivienda deshabitada 4
 Vivienda usada como establecimiento 5 Otro 6 [DESCRIBIR]

2° VISITA	dia	mes	año	Hora de entrada	hora	minutos	Hora de salida	hora	minutos	Encuesta realizada	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
-----------	-----	-----	-----	-----------------	------	---------	----------------	------	---------	--------------------	----------------------------	----------------------------

No contesta llamado 1 Ausencia responsable 2 Rechazo 3 Vivienda deshabitada 4
 Vivienda usada como establecimiento 5 Otro 6 [DESCRIBIR]

3° VISITA	dia	mes	año	Hora de entrada	hora	minutos	Hora de salida	hora	minutos	Encuesta realizada	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
-----------	-----	-----	-----	-----------------	------	---------	----------------	------	---------	--------------------	----------------------------	----------------------------

No contesta llamado 1 Ausencia responsable 2 Rechazo 3 Vivienda deshabitada 4
 Vivienda usada como establecimiento 5 Otro 6 [DESCRIBIR]

getinsa

GETNSA INGENIERÍA S.L.

latinoconsult

INGENIEROS CONSULTORES

OBSERVACIONES – PARA USO DEL ENCUESTADOR

ESTADO DE LA ENCUESTA

	1° VISITA	2° VISITA	3° VISITA
Abierta	<input type="checkbox"/> ¹	<input type="checkbox"/> ¹	<input type="checkbox"/> ¹
Cerrada incompleta	<input type="checkbox"/> ²	<input type="checkbox"/> ²	<input type="checkbox"/> ²
Cerrada completa	<input type="checkbox"/> ³	<input type="checkbox"/> ³	<input type="checkbox"/> ³

ESTADO FINAL DE LA ENCUESTA - PARA USO DEL SUPERVISOR

Supervisor _____ Nombre y apellido _____

Fecha de recepción _____
dia mes añoFecha de supervisión _____
dia mes año**SUPERVISIÓN DE LA ENCUESTA**En campo ¹
Por teléfono ²**ESTADO DE LA ENCUESTA**Completa ¹
Incompleta ²**OBSERVACIONES - PARA USO DEL SUPERVISOR**

FIRMA DEL SUPERVISOR

I - DATOS DE LA VIVIENDA Y DEL HOGAR [UNIDAD DE ANÁLISIS: VIVIENDA Y HOGAR. RESPONDE EL JEFE DE HOGAR / CÓNYUGE. EN EL CASO DE QUE NO SE ENCONTRARA NINGUNO DE LOS DOS, PODRÁ RESPONDER ÚNICAMENTE LA PERSONA DEL HOGAR MAYOR DE 18 AÑOS MEJOR INFORMADA SOBRE LOS TEMAS EN CUESTIÓN]

1. TIPO DE VIVIENDA

Departamento
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Casa
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Casa en barrio cerrado/ Country
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Dep. tipo casa (PH) o de pasillo
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Casilla/ Rancho aislado
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Casilla/ Rancho en Villa de Emergencia
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Pieza de inquilinato
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Pieza en Pensión u Hotel
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Local no construido para habitación
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10 →

Otra [DESCRIBIR] →

2. ¿Cuántas personas viven en este hogar? (Residen por un período mayor a 15 días. Incluyéndose a Ud.)

[NO HAY 00] →

3. ¿Cuántas personas de cuatro (4) años cumplidos y más hay en este hogar?

[NO TIENE 00] →

4. ¿Cuántas personas están viviendo temporalmente en este hogar por un período menor a 15 días?

[LAS PERSONAS QUE VIVEN TEMPORALMENTE EN EL HOGAR POR UN PERÍODO MENOR A 15 DÍAS NO SERÁN ENCUENTRADAS] →

[NO HAY 00] →

5. ¿Cuántas cocheras utiliza el hogar?

[PROPIAS Y ALQUILADAS] →

[NO TIENE 00] →

VEHÍCULOS [RESPONDE CADA MIEMBRO DEL HOGAR POR SU VEHÍCULO]

VEHÍCULOS MOTORIZADOS

6. Sin incluir motos ni ciclomotores, ¿hay vehículos motorizados en el hogar? SI 1 → 7. ¿Cuántos? → NO 2 → [PASA A P.15]

1º VEHÍCULO	2º VEHÍCULO	3º VEHÍCULO
8. ¿Qué tipo de vehículo es?	8. ¿Qué tipo de vehículo es?	8. ¿Qué tipo de vehículo es?
Auto <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Auto <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Auto <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
4 x 4 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	4 x 4 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	4 x 4 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
Camioneta <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Camioneta <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Camioneta <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
Furgón / Utilitario <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Furgón / Utilitario <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Furgón / Utilitario <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
Camión liviano (hasta 2 ejes) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Camión liviano (hasta 2 ejes) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Camión liviano (hasta 2 ejes) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
Camión pesado (+ de 2 ejes) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Camión pesado (+ de 2 ejes) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Camión pesado (+ de 2 ejes) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
Vehículo de Transporte (> 5 pasajeros) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Vehículo de Transporte (> 5 pasajeros) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →	Vehículo de Transporte (> 5 pasajeros) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 →
Otro [DESCRIBIR] →	Otro [DESCRIBIR] →	Otro [DESCRIBIR] →

9. ¿Ese vehículo es...

Propio de algún miembro de este hogar para uso particular? 1
 2
 3
 4

Propio de algún miembro de este hogar para uso laboral? 1
 2
 3
 4

Empresa/ Gobierno? 1
 2
 3
 4

Prestado o alquilado? 1
 2
 3
 4

10. ¿De qué año es? →

11. ¿Qué marca es?

12. ¿Qué combustible utiliza?

Nafta/ Alcoanta 1
 2
 3
 4

Gasoil/ Diesel 1
 2
 3
 4

Gas/ GNC 1
 2
 3
 4

Nafta + GNC 1
 2
 3
 4

13. ¿Cuánto gasta aproximadamente este hogar en combustible para este vehículo por mes?

\$ [NS/NC 99]

14. ¿Cuánto gasta aproximadamente este hogar en mantenimiento del vehículo por mes sin incluir el combustible?

Gasto en cochera 1
 2
 3
 4

Gasto en patente 1
 2
 3
 4

Gasto en seguro 1
 2
 3
 4

Gasto total 1
 2
 3
 4

13. ¿Cuánto gasta aproximadamente este hogar en combustible para este vehículo por mes?

\$ [NS/NC 99]

14. ¿Cuánto gasta aproximadamente este hogar en mantenimiento del vehículo por mes sin incluir el combustible?

Gasto en cochera 1
 2
 3
 4

Gasto en patente 1
 2
 3
 4

Gasto en seguro 1
 2
 3
 4

Gasto total 1
 2
 3
 4

OTROS VEHÍCULOS [RESPONDE EL JEFE DE HOGAR / CÓNYUGE]

15. ¿Este hogar tiene alguna moto?

Sí 1
↓
No 2
[PASA A P17]

16. ¿Cuántas? _____

17. ¿Este hogar tiene algún ciclomotor?

Sí 1
↓
No 2
[PASA A P18]

18. ¿Cuántos? _____

19. ¿Este hogar tiene alguna bicicleta?

Sí 1
↓
No 2
[PASA A P21]

20. ¿Cuántas? _____

INGRESOS DEL HOGAR [RESPONDE EL JEFE DE HOGAR / CÓNYUGE]

21. Incluyendo los sueldos, changas, jubilaciones, pensiones, subsidios, planes sociales, alquileres o algún tipo de entrada de dinero de todas las personas que viven en este hogar, ¿cuál diría Ud. que fueron las entradas totales en dinero recibidas por todos los miembros del hogar durante el mes pasado?

\$ _____
[INSC 99]

[ENCUESTADOR: MOSTRAR TARJETA DE INGRESOS POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P21]

22. ¿En cuál de estos grupos se ubican las entradas totales de dinero de este hogar durante el mes pasado?

 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

23. ¿Este hogar o alguna persona de este hogar recibe algún Plan Social?

Sí 1 No 2**GASTOS DEL HOGAR** [RESPONDE EL JEFE DE HOGAR / CÓNYUGE]

24. Incluidos todos los consumos de este hogar (alimentos, viviendas, servicios, impuestos, educación, recreación, entretenimiento, salidas, ropa, calzado, transporte, comida fuera del hogar, etc.), ¿cuál diría Ud. que fue el gasto total de este hogar en el mes pasado?

\$ _____
[INSC 99]

[ENCUESTADOR: MOSTRAR TARJETA DE GASTOS POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P24]

25. ¿En cuál de estos grupos se ubica el gasto mensual total de este hogar durante el mes pasado?

 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

26. Incluidos todos los alimentos que se consumen en el hogar (frutas, verduras, carnes, lácteos, granos, bebidas, pan, etc.), ¿cuál diría Ud. que fue el gasto total en alimentos en este hogar el mes pasado?

\$ _____
[INSC 99]

[ENCUESTADOR: MOSTRAR TARJETA DE GASTOS POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P26]

27. ¿En cuál de estos grupos se ubica el gasto total en alimentos en este hogar durante el mes pasado?

 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

28. ¿Puede indicarnos cuánto gastó aproximadamente este hogar en transporte el mes pasado?

[INCLUIR LOS GASTOS DE TODOS LOS MIEMBROS DEL HOGAR EN COLECTIVO, TAXI, REMIS, TRANSPORTE ESCOLAR, ETC. NO INCLUIR LOS GASTOS EN VEHÍCULO PROPIO.]

\$ _____
[INSC 99]

[ENCUESTADOR: MOSTRAR TARJETA DE GASTOS POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P28]

29. ¿Dentro de cuál de estos grupos se ubica el gasto total en transporte de todos los miembros de este hogar durante el mes pasado?

 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

II - DATOS DE LOS MIEMBROS DEL HOGAR [RESPONDE EL JEFE DE HOGAR/CONYUGE EN EL CASO DE QUE NO SE ENCUENTRE NINGUNO DE LOS DOS. PODRÁ RESPONDER UNICAMENTE LA PERSONA DEL HOGAR MAYOR DE 18 AÑOS MEJOR INFORMADA SOBRE LOS TEMAS EN CIESTIÓN. SE DEBEN RELEVAR LOS DATOS DE TODOS LOS MIEMBROS DEL HOGAR]

1. Persona N°	_____	6. Informado por integrante N°	_____	9.1. ¿La capacidad diferente de (...) es... [RESPUESTA MÚLTIPLE]
2. Nombre:				
3. Fecha de la entrevista	dia mes año	7. Sexo		
4. Lugar de entrevista	Hogar <input type="checkbox"/> 1	Varón <input type="checkbox"/> 1	Motor (incluyen atrofias)? <input type="checkbox"/> 1	
	Lugar de trabajo <input type="checkbox"/> 2	Mujer <input type="checkbox"/> 2	Mental? <input type="checkbox"/> 1	
	Otro lugar <input type="checkbox"/> 3		Visual? <input type="checkbox"/> 1	
5. Tipo de entrevista	Personal <input type="checkbox"/> 1		Auditiva? <input type="checkbox"/> 1	
	Telefónica <input type="checkbox"/> 2		Del habla? <input type="checkbox"/> 1	
	Persona no encuestada <input type="checkbox"/> 3		Otra? [DESCRIBIR] <input type="checkbox"/> 1	
9. ¿(...) tiene alguna capacidad diferente?				
Sí <input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.9.1]				
No <input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.10]				
10. ¿Cuál es la relación de (...) con el jefe de hogar?				
Jefe del hogar <input type="checkbox"/> 1				
Cónyuge <input type="checkbox"/> 2				
Hijo(a)/ Hijastro(a) <input type="checkbox"/> 3				
Otro pariente <input type="checkbox"/> 4				
Otro no pariente <input type="checkbox"/> 5				
Servicio doméstico con cama <input type="checkbox"/> 6				
Amigo que comparte vivienda <input type="checkbox"/> 7				
Visitante <input type="checkbox"/> 8				
Pensionista <input type="checkbox"/> 9				

1. Persona N°	_____	6. Informado por integrante N°	_____	9.1. ¿La capacidad diferente de (...) es... [RESPUESTA MÚLTIPLE]
2. Nombre:				
3. Fecha de la entrevista	dia mes año	7. Sexo		
4. Lugar de entrevista	Hogar <input type="checkbox"/> 1	Varón <input type="checkbox"/> 1	Motor (incluyen atrofias)? <input type="checkbox"/> 1	
	Lugar de trabajo <input type="checkbox"/> 2	Mujer <input type="checkbox"/> 2	Mental? <input type="checkbox"/> 1	
	Otro lugar <input type="checkbox"/> 3		Visual? <input type="checkbox"/> 1	
5. Tipo de entrevista	Personal <input type="checkbox"/> 1		Auditiva? <input type="checkbox"/> 1	
	Telefónica <input type="checkbox"/> 2		Del habla? <input type="checkbox"/> 1	
	Persona no encuestada <input type="checkbox"/> 3		Otra? [DESCRIBIR] <input type="checkbox"/> 1	
9. ¿(...) tiene alguna capacidad diferente?				
Sí <input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.9.1]				
No <input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.10]				
10. ¿Cuál es la relación de (...) con el jefe de hogar?				
Jefe del hogar <input type="checkbox"/> 1				
Cónyuge <input type="checkbox"/> 2				
Hijo(a)/ Hijastro(a) <input type="checkbox"/> 3				
Otro pariente <input type="checkbox"/> 4				
Otro no pariente <input type="checkbox"/> 5				
Servicio doméstico con cama <input type="checkbox"/> 6				
Amigo que comparte vivienda <input type="checkbox"/> 7				
Visitante <input type="checkbox"/> 8				
Pensionista <input type="checkbox"/> 9				

1. Persona N°	_____	6. Informado por integrante N°	_____	9.1. ¿La capacidad diferente de (...) es... [RESPUESTA MÚLTIPLE]
2. Nombre:				
3. Fecha de la entrevista	dia mes año	7. Sexo		
4. Lugar de entrevista	Hogar <input type="checkbox"/> 1	Varón <input type="checkbox"/> 1	Motor (incluyen atrofias)? <input type="checkbox"/> 1	
	Lugar de trabajo <input type="checkbox"/> 2	Mujer <input type="checkbox"/> 2	Mental? <input type="checkbox"/> 1	
	Otro lugar <input type="checkbox"/> 3		Visual? <input type="checkbox"/> 1	
5. Tipo de entrevista	Personal <input type="checkbox"/> 1		Auditiva? <input type="checkbox"/> 1	
	Telefónica <input type="checkbox"/> 2		Del habla? <input type="checkbox"/> 1	
	Persona no encuestada <input type="checkbox"/> 3		Otra? [DESCRIBIR] <input type="checkbox"/> 1	
9. ¿(...) tiene alguna capacidad diferente?				
Sí <input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.9.1]				
No <input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.10]				
10. ¿Cuál es la relación de (...) con el jefe de hogar?				
Jefe del hogar <input type="checkbox"/> 1				
Cónyuge <input type="checkbox"/> 2				
Hijo(a)/ Hijastro(a) <input type="checkbox"/> 3				
Otro pariente <input type="checkbox"/> 4				
Otro no pariente <input type="checkbox"/> 5				
Servicio doméstico con cama <input type="checkbox"/> 6				
Amigo que comparte vivienda <input type="checkbox"/> 7				
Visitante <input type="checkbox"/> 8				
Pensionista <input type="checkbox"/> 9				

1. Persona N°	_____	6. Informado por integrante N°	_____	9.1. ¿La capacidad diferente de (...) es... [RESPUESTA MÚLTIPLE]
2. Nombre:				
3. Fecha de la entrevista	dia mes año	7. Sexo		
4. Lugar de entrevista	Hogar <input type="checkbox"/> 1	Varón <input type="checkbox"/> 1	Motor (incluyen atrofias)? <input type="checkbox"/> 1	
	Lugar de trabajo <input type="checkbox"/> 2	Mujer <input type="checkbox"/> 2	Mental? <input type="checkbox"/> 1	
	Otro lugar <input type="checkbox"/> 3		Visual? <input type="checkbox"/> 1	
5. Tipo de entrevista	Personal <input type="checkbox"/> 1		Auditiva? <input type="checkbox"/> 1	
	Telefónica <input type="checkbox"/> 2		Del habla? <input type="checkbox"/> 1	
	Persona no encuestada <input type="checkbox"/> 3		Otra? [DESCRIBIR] <input type="checkbox"/> 1	
9. ¿(...) tiene alguna capacidad diferente?				
Sí <input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.9.1]				
No <input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.10]				
10. ¿Cuál es la relación de (...) con el jefe de hogar?				
Jefe del hogar <input type="checkbox"/> 1				
Cónyuge <input type="checkbox"/> 2				
Hijo(a)/ Hijastro(a) <input type="checkbox"/> 3				
Otro pariente <input type="checkbox"/> 4				
Otro no pariente <input type="checkbox"/> 5				
Servicio doméstico con cama <input type="checkbox"/> 6				
Amigo que comparte vivienda <input type="checkbox"/> 7				
Visitante <input type="checkbox"/> 8				
Pensionista <input type="checkbox"/> 9				

11. ¿(...) es el principal sostén del hogar?
 1 SI 2 NO

13. ¿(...) actualmente cursa algún estudio?
 1 SI 2 NO [PASA A P.16]

12. ¿Cuál es el máximo nivel de estudios aprobado por (...)?

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| Sin estudios | <input type="checkbox"/> 1 |
| Primario/ EGB | <input type="checkbox"/> 2 |
| Secundario/ Polimodal | <input type="checkbox"/> 3 |
| Superior no universitario | <input type="checkbox"/> 4 |
| Universitario | <input type="checkbox"/> 5 |
| Post-universitario | <input type="checkbox"/> 6 |
| Otro [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 7 |

11. ¿(...) es el principal sostén del hogar?
 1 SI 2 NO

13. ¿(...) actualmente cursa algún estudio?
 1 SI 2 NO [PASA A P.16]

12. ¿Cuál es el máximo nivel de estudios aprobado por (...)?

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| Sin estudios | <input type="checkbox"/> 1 |
| Primario/ EGB | <input type="checkbox"/> 2 |
| Secundario/ Polimodal | <input type="checkbox"/> 3 |
| Superior no universitario | <input type="checkbox"/> 4 |
| Universitario | <input type="checkbox"/> 5 |
| Post-universitario | <input type="checkbox"/> 6 |
| Otro [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 7 |

11. ¿(...) es el principal sostén del hogar?
 1 SI 2 NO

13. ¿(...) actualmente cursa algún estudio?
 1 SI 2 NO [PASA A P.16]

12. ¿Cuál es el máximo nivel de estudios aprobado por (...)?

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| Sin estudios | <input type="checkbox"/> 1 |
| Primario/ EGB | <input type="checkbox"/> 2 |
| Secundario/ Polimodal | <input type="checkbox"/> 3 |
| Superior no universitario | <input type="checkbox"/> 4 |
| Universitario | <input type="checkbox"/> 5 |
| Post-universitario | <input type="checkbox"/> 6 |
| Otro [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 7 |

11. ¿(...) es el principal sostén del hogar?
 1 SI 2 NO

13. ¿(...) actualmente cursa algún estudio?
 1 SI 2 NO [PASA A P.16]

12. ¿Cuál es el máximo nivel de estudios aprobado por (...)?

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| Sin estudios | <input type="checkbox"/> 1 |
| Primario/ EGB | <input type="checkbox"/> 2 |
| Secundario/ Polimodal | <input type="checkbox"/> 3 |
| Superior no universitario | <input type="checkbox"/> 4 |
| Universitario | <input type="checkbox"/> 5 |
| Post-universitario | <input type="checkbox"/> 6 |
| Otro [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 7 |

11. ¿(...) es el principal sostén del hogar?
 1 SI 2 NO

13. ¿(...) actualmente cursa algún estudio?
 1 SI 2 NO [PASA A P.16]

12. ¿Cuál es el máximo nivel de estudios aprobado por (...)?

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| Sin estudios | <input type="checkbox"/> 1 |
| Primario/ EGB | <input type="checkbox"/> 2 |
| Secundario/ Polimodal | <input type="checkbox"/> 3 |
| Superior no universitario | <input type="checkbox"/> 4 |
| Universitario | <input type="checkbox"/> 5 |
| Post-universitario | <input type="checkbox"/> 6 |
| Otro [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 7 |

14. ¿Cuál es el nivel que se encuentra cursando (...)?

- Jardín de Infantes/ Maternal 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100
 101
 102
 103
 104
 105
 106
 107
 108
 109
 110
 111
 112
 113
 114
 115
 116
 117
 118
 119
 120
 121
 122
 123
 124
 125
 126
 127
 128
 129
 130
 131
 132
 133
 134
 135
 136
 137
 138
 139
 140
 141
 142
 143
 144
 145
 146
 147
 148
 149
 150
 151
 152
 153
 154
 155
 156
 157
 158
 159
 160
 161
 162
 163
 164
 165
 166
 167
 168
 169
 170
 171
 172
 173
 174
 175
 176
 177
 178
 179
 180
 181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522
 523
 524
 525
 526
 527
 528
 529
 530
 531
 532
 533
 534
 535
 536
 537
 538
 539
 540
 541
 542
 543
 544
 545
 546
 547
 548
 549
 550
 551
 552
 553
 554
 555
 556
 557
 558
 559
 560
 561
 562
 563
 564
 565
 566
 567
 568
 569
 570
 571
 572
 573
 574
 575
 576
 577
 578
 579
 580
 581
 582
 583
 584
 585
 586
 587
 588
 589
 590
 591
 592
 593
 594
 595
 596
 597
 598
 599
 600
 601
 602
 603
 604
 605
 606
 607
 608
 609
 610
 611
 612
 613
 614
 615
 616
 617
 618
 619
 620
 621
 622
 623
 624
 625
 626
 627
 628
 629
 630
 631
 632
 633
 634
 635
 636
 637
 638
 639
 640
 641
 642
 643
 644
 645
 646
 647
 648
 649
 650
 651
 652
 653
 654
 655
 656
 657
 658
 659
 660
 661
 662
 663
 664
 665
 666
 667
 668
 669
 670
 671
 672
 673
 674
 675
 676
 677
 678
 679
 680
 681
 682
 683
 684
 685
 686
 687
 688
 689
 690
 691
 692
 693
 694
 695
 696
 697
 698
 699
 700
 701
 702
 703
 704
 705
 706
 707
 708
 709
 710
 711
 712
 713
 714
 715
 716
 717
 718
 719
 720
 721
 722
 723
 724
 725
 726
 727
 728
 729
 730
 731
 732
 733
 734
 735
 736
 737
 738
 739
 740
 741
 742
 743
 744
 745
 746
 747
 748
 749
 750
 751
 752
 753
 754
 755
 756
 757
 758
 759
 760
 761
 762
 763
 764
 765
 766
 767
 768
 769
 770
 771
 772
 773
 774
 775
 776
 777
 778
 779
 780
 781
 782
 783
 784
 785
 786
 787
 788
 789
 790
 791
 792
 793
 794
 795
 796
 797
 798
 799
 800
 801
 802
 803
 804
 805
 806
 807
 808
 809
 810
 811
 812
 813
 814
 815
 816
 817
 818
 819
 820
 821
 822
 823
 824
 825
 826
 827
 828
 829
 830
 831
 832
 833
 834
 835
 836
 837
 838
 839
 840
 841
 842
 843
 844
 845
 846
 847
 848
 849
 850
 851
 852
 853
 854
 855
 856
 857
 858
 859
 860
 861
 862
 863
 864
 865
 866
 867
 868
 869
 870
 871
 872
 873
 874
 875
 876
 877
 878
 879
 880
 881
 882
 883
 884
 885
 886
 887
 888
 889
 890
 891
 892
 893
 894
 895
 896
 897
 898
 899
 900
 901
 902
 903
 904
 905
 906
 907
 908
 909
 910
 911
 912
 913
 914
 915
 916
 917
 918
 919
 920
 921
 922
 923
 924
 925
 926
 927
 928
 929
 930
 931
 932
 933
 934
 935
 936
 937
 938
 939
 940
 941
 942
 943
 944
 945
 946
 947
 948
 949
 950
 951
 952
 953
 954
 955
 956
 957
 958
 959
 960
 961
 962
 963
 964
 965
 966
 967
 968
 969
 970
 971
 972
 973
 974
 975
 976
 977
 978
 979
 980
 981
 982
 983
 984
 985
 986
 987
 988
 989
 990
 991
 992
 993
 994
 995
 996
 997
 998
 999
 1000
 1001
 1002
 1003
 1004
 1005
 1006
 1007
 1008
 1009
 1010
<input type="

OCCUPACIÓN [UNIDAD DE ANÁLISIS: MIEMBROS DEL HOGAR MAYORES DE 18 AÑOS COMPLEJOS. RESPONDE INFORMANTE DUEÑO DE CASA
EN CASO DE MENORES DE ENTRE 18 Y 12 AÑOS O INCARCERADOS, EN CUYO CASO RESPONDERÁ UN ADULTO RESPONSABLE]

17. Durante la semana pasada, ¿cuál fué su actividad principal? [LEER CATEGORÍAS]

Trabajó	<input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.19]	Pensionado	<input type="checkbox"/> 7
No trabajó pero mantiene empleo	<input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.19]	Rentista	<input type="checkbox"/> 8
Buscó trabajo	<input type="checkbox"/> 3 [PASA A P.22]	Inactivo por discapacidad permanente	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.22]
Estudiante	<input type="checkbox"/> 4	Otra [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.22]
Ama de casa	<input type="checkbox"/> 5		
Jubilado	<input type="checkbox"/> 6	NS/NC	<input type="checkbox"/> 99

17. Durante la semana pasada, ¿cuál fué su actividad principal? [LEER CATEGORÍAS]

Trabajó	<input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.19]	Pensionado	<input type="checkbox"/> 7
No trabajó pero mantiene empleo	<input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.19]	Rentista	<input type="checkbox"/> 8
Buscó trabajo	<input type="checkbox"/> 3 [PASA A P.22]	Inactivo por discapacidad permanente	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.22]
Estudiante	<input type="checkbox"/> 4	Otra [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.22]
Ama de casa	<input type="checkbox"/> 5		
Jubilado	<input type="checkbox"/> 6	NS/NC	<input type="checkbox"/> 99

17. Durante la semana pasada, ¿cuál fué su actividad principal? [LEER CATEGORÍAS]

Trabajó	<input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.19]	Pensionado	<input type="checkbox"/> 7
No trabajó pero mantiene empleo	<input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.19]	Rentista	<input type="checkbox"/> 8
Buscó trabajo	<input type="checkbox"/> 3 [PASA A P.22]	Inactivo por discapacidad permanente	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.22]
Estudiante	<input type="checkbox"/> 4	Otra [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.22]
Ama de casa	<input type="checkbox"/> 5		
Jubilado	<input type="checkbox"/> 6	NS/NC	<input type="checkbox"/> 99

17. Durante la semana pasada, ¿cuál fué su actividad principal? [LEER CATEGORÍAS]

Trabajó	<input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.19]	Pensionado	<input type="checkbox"/> 7
No trabajó pero mantiene empleo	<input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.19]	Rentista	<input type="checkbox"/> 8
Buscó trabajo	<input type="checkbox"/> 3 [PASA A P.22]	Inactivo por discapacidad permanente	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.22]
Estudiante	<input type="checkbox"/> 4	Otra [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.22]
Ama de casa	<input type="checkbox"/> 5		
Jubilado	<input type="checkbox"/> 6	NS/NC	<input type="checkbox"/> 99

17. Durante la semana pasada, ¿cuál fué su actividad principal? [LEER CATEGORÍAS]

Trabajó	<input type="checkbox"/> 1 [PASA A P.19]	Pensionado	<input type="checkbox"/> 7
No trabajó pero mantiene empleo	<input type="checkbox"/> 2 [PASA A P.19]	Rentista	<input type="checkbox"/> 8
Buscó trabajo	<input type="checkbox"/> 3 [PASA A P.22]	Inactivo por discapacidad permanente	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.22]
Estudiante	<input type="checkbox"/> 4	Otra [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.22]
Ama de casa	<input type="checkbox"/> 5		
Jubilado	<input type="checkbox"/> 6	NS/NC	<input type="checkbox"/> 99

18. ¿Además de [NOMBRAR LAS CATEGORÍAS INDICADAS] realizó alguna otra actividad o labor remunerada o trabajó para familiares sin recibir ningún pago?

18.1. ¿Cuál?

19. ¿Cuál es su relación referida al trabajo?

Obrero / Empleado 1 [PASA A P.21]

Patrón/ Empleador 2

Trabaja por su cuenta 3

Trabajador sin salario 4 [PASA A P.21]

18. ¿Además de [NOMBRAR LAS CATEGORÍAS INDICADAS] realizó alguna otra actividad o labor remunerada o trabajó para familiares sin recibir ningún pago?

18.1. ¿Cuál?

19. ¿Cuál es su relación referida al trabajo?

Obrero / Empleado 1 [PASA A P.21]

Patrón/ Empleador 2

Trabaja por su cuenta 3

Trabajador sin salario 4 [PASA A P.21]

18. ¿Además de [NOMBRAR LAS CATEGORÍAS INDICADAS] realizó alguna otra actividad o labor remunerada o trabajó para familiares sin recibir ningún pago?

18.1. ¿Cuál?

19. ¿Cuál es su relación referida al trabajo?

Obrero / Empleado 1 [PASA A P.21]

Patrón/ Empleador 2

Trabaja por su cuenta 3

Trabajador sin salario 4 [PASA A P.21]

18. ¿Además de [NOMBRAR LAS CATEGORÍAS INDICADAS] realizó alguna otra actividad o labor remunerada o trabajó para familiares sin recibir ningún pago?

18.1. ¿Cuál?

19. ¿Cuál es su relación referida al trabajo?

Obrero / Empleado 1 [PASA A P.21]

Patrón/ Empleador 2

Trabaja por su cuenta 3

Trabajador sin salario 4 [PASA A P.21]

18. ¿Además de [NOMBRAR LAS CATEGORÍAS INDICADAS] realizó alguna otra actividad o labor remunerada o trabajó para familiares sin recibir ningún pago?

18.1. ¿Cuál?

19. ¿Cuál es su relación referida al trabajo?

Obrero / Empleado 1 [PASA A P.21]

Patrón/ Empleador 2

Trabaja por su cuenta 3

Trabajador sin salario 4 [PASA A P.21]

20. ¿Qué categoría se ajusta más a su actividad como cuentapropista? [LEER CATEGORÍAS]

Changas/ Peón 1

Trabajador no especializado 2

Comerciante sin personal 3

Artesano 4

Trabajador especializado 5

Profesional independiente 6

Otros autónomos 7

20. ¿Qué categoría se ajusta más a su actividad como cuentapropista? [LEER CATEGORÍAS]

Changas/ Peón 1

Trabajador no especializado 2

Comerciante sin personal 3

Artesano 4

Trabajador especializado 5

Profesional independiente 6

Otros autónomos 7

20. ¿Qué categoría se ajusta más a su actividad como cuentapropista? [LEER CATEGORÍAS]

Changas/ Peón 1

Trabajador no especializado 2

Comerciante sin personal 3

Artesano 4

Trabajador especializado 5

Profesional independiente 6

Otros autónomos 7

20. ¿Qué categoría se ajusta más a su actividad como cuentapropista? [LEER CATEGORÍAS]

Changas/ Peón 1

Trabajador no especializado 2

Comerciante sin personal 3

Artesano 4

Trabajador especializado 5

Profesional independiente 6

Otros autónomos 7

20. ¿Qué categoría se ajusta más a su actividad como cuentapropista? [LEER CATEGORÍAS]

Changas/ Peón 1

Trabajador no especializado 2

Comerciante sin personal 3

Artesano 4

Trabajador especializado 5

Profesional independiente 6

Otros autónomos 7

21. ¿Cuál es su ámbito de trabajo?

Estatal	<input type="checkbox"/> 1
Privado	<input type="checkbox"/> 2
Cooperativa/ Mutual	<input type="checkbox"/> 3
Hogar/ Familia	<input type="checkbox"/> 4
Otro [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 5

22. Incluyendo los sueldos, changas, jubilaciones, pensiones, subsidios, planes sociales, alquileres o algún otro tipo de entrada en dinero, ¿Ud. recibió alguna entrada en dinero durante el mes pasado?

Si 1 No 2 (PASA A P25 BLOQUE VIAJES, SOLO SI ES MAYOR DE 4 AÑOS)

23. ¿Cuánto dinero recibió aproximadamente?

\$ 
[NSNC 99]

21. ¿Cuál es su ámbito de trabajo?

Estatal	<input type="checkbox"/> 1
Privado	<input type="checkbox"/> 2
Cooperativa/ Mutual	<input type="checkbox"/> 3
Hogar/ Familia	<input type="checkbox"/> 4
Otro [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 5

22. Incluyendo los sueldos, changas, jubilaciones, pensiones, subsidios, planes sociales, alquileres o algún otro tipo de entrada en dinero, ¿Ud. recibió alguna entrada en dinero durante el mes pasado?

Si 1 No 2 (PASA A P25 BLOQUE VIAJES, SOLO SI ES MAYOR DE 4 AÑOS)

23. ¿Cuánto dinero recibió aproximadamente?

\$ 
[NSNC 99]

21. ¿Cuál es su ámbito de trabajo?

Estatal	<input type="checkbox"/> 1
Privado	<input type="checkbox"/> 2
Cooperativa/ Mutual	<input type="checkbox"/> 3
Hogar/ Familia	<input type="checkbox"/> 4
Otro [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 5

22. Incluyendo los sueldos, changas, jubilaciones, pensiones, subsidios, planes sociales, alquileres o algún otro tipo de entrada en dinero, ¿Ud. recibió alguna entrada en dinero durante el mes pasado?

Si 1 No 2 (PASA A P25 BLOQUE VIAJES, SOLO SI ES MAYOR DE 4 AÑOS)

23. ¿Cuánto dinero recibió aproximadamente?

\$ 
[NSNC 99]

21. ¿Cuál es su ámbito de trabajo?

Estatal	<input type="checkbox"/> 1
Privado	<input type="checkbox"/> 2
Cooperativa/ Mutual	<input type="checkbox"/> 3
Hogar/ Familia	<input type="checkbox"/> 4
Otro [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 5

22. Incluyendo los sueldos, changas, jubilaciones, pensiones, subsidios, planes sociales, alquileres o algún otro tipo de entrada en dinero, ¿Ud. recibió alguna entrada en dinero durante el mes pasado?

Si 1 No 2 (PASA A P25 BLOQUE VIAJES, SOLO SI ES MAYOR DE 4 AÑOS)

23. ¿Cuánto dinero recibió aproximadamente?

\$ 
[NSNC 99]

21. ¿Cuál es su ámbito de trabajo?

Estatal	<input type="checkbox"/> 1
Privado	<input type="checkbox"/> 2
Cooperativa/ Mutual	<input type="checkbox"/> 3
Hogar/ Familia	<input type="checkbox"/> 4
Otro [DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 5

22. Incluyendo los sueldos, changas, jubilaciones, pensiones, subsidios, planes sociales, alquileres o algún otro tipo de entrada en dinero, ¿Ud. recibió alguna entrada en dinero durante el mes pasado?

Si 1 No 2 (PASA A P25 BLOQUE VIAJES, SOLO SI ES MAYOR DE 4 AÑOS)

23. ¿Cuánto dinero recibió aproximadamente?

\$ 
[NSNC 99]

[ENCUESTADOR: REGISTRAR LA TOTALIDAD DE INGRESOS, INCLUIR LOS RECIBIDOS POR PLANES SOCIALES Y SEGURO POR DESEMPLEO.
MOSTRAR TARJETA DE INGRESOS INDIVIDUALES POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P23]

24. ¿En cuál de estos grupos se ubica su entrada total de dinero recibido el mes pasado?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

[ENCUESTADOR: REGISTRAR LA TOTALIDAD DE INGRESOS, INCLUIR LOS RECIBIDOS POR PLANES SOCIALES Y SEGURO POR DESEMPLEO.
MOSTRAR TARJETA DE INGRESOS INDIVIDUALES POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P23]

24. ¿En cuál de estos grupos se ubica su entrada total de dinero recibido el mes pasado?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

[ENCUESTADOR: REGISTRAR LA TOTALIDAD DE INGRESOS, INCLUIR LOS RECIBIDOS POR PLANES SOCIALES Y SEGURO POR DESEMPLEO.
MOSTRAR TARJETA DE INGRESOS INDIVIDUALES POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P23]

24. ¿En cuál de estos grupos se ubica su entrada total de dinero recibido el mes pasado?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

[ENCUESTADOR: REGISTRAR LA TOTALIDAD DE INGRESOS, INCLUIR LOS RECIBIDOS POR PLANES SOCIALES Y SEGURO POR DESEMPLEO.
MOSTRAR TARJETA DE INGRESOS INDIVIDUALES POR GRUPO, SÓLO A QUIENES NO CONTESTEN ESPONTÁNEAMENTE LA P23]

24. ¿En cuál de estos grupos se ubica su entrada total de dinero recibido el mes pasado?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

VIAJES [UNIDAD DE ANÁLISIS: MIEMBROS DEL HOGAR CON 4 AÑOS CUMPLIDOS Y MÁS. RESPONDE: INFORMANTE DIRECTO SALVO EN CASO DE MENORES DE ENTRE 4 Y 12 AÑOS O INCAPACITADOS, EN CUYO CASO RESPONDERÁ UN ADULTO RESPONSABLE]**25. ¿Realizó viajes durante el día de ayer?**Si 1 [PASA A P.26]No 2 [PASA A P.27]**26. ¿Cuántos?**

[PASA A MÓDULO ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES SI ES MAYOR DE 4 AÑOS]

25. ¿Realizó viajes durante el día de ayer?Si 1 [PASA A P.26]No 2 [PASA A P.27]**26. ¿Cuántos?**

[PASA A MÓDULO ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES SI ES MAYOR DE 4 AÑOS]

25. ¿Realizó viajes durante el día de ayer?Si 1 [PASA A P.26]No 2 [PASA A P.27]**26. ¿Cuántos?**

[PASA A MÓDULO ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES SI ES MAYOR DE 4 AÑOS]

25. ¿Realizó viajes durante el día de ayer?Si 1 [PASA A P.26]No 2 [PASA A P.27]**26. ¿Cuántos?**

[PASA A MÓDULO ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES SI ES MAYOR DE 4 AÑOS]

25. ¿Realizó viajes durante el día de ayer?Si 1 [PASA A P.26]No 2 [PASA A P.27]**26. ¿Cuántos?**

[PASA A MÓDULO ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES SI ES MAYOR DE 4 AÑOS]

27. ¿Por qué no realizó viajes en el día de ayer? [RESPUESTA MÚLTIPLE]

- | | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|
| Estuvo enfermo | <input type="checkbox"/> 1 | Calles estaban intransitables (inundadas, con barro, etc.) | <input type="checkbox"/> 1 |
| Tuvo vacaciones/ Franco | <input type="checkbox"/> 1 | Hubo paro/ huelga | <input type="checkbox"/> 1 |
| No trabajó | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo clases | <input type="checkbox"/> 1 |
| No tuvo dinero para viajar | <input type="checkbox"/> 1 | Mal tiempo | <input type="checkbox"/> 1 |
| Trabajó en su casa | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo necesidad de viajar | <input type="checkbox"/> 1 |
| Estuvo fuera del área | <input type="checkbox"/> 1 | Otro motivo [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 1 |
| No hay transporte | <input type="checkbox"/> 1 | [FIN DE MÓDULO VIAJES. PASA A MÓDULO PERCEPCIÓN SI ES MAYOR DE 15 AÑOS] | |
| No hay transporte para discapacitados | <input type="checkbox"/> 1 | | |

27. ¿Por qué no realizó viajes en el día de ayer? [RESPUESTA MÚLTIPLE]

- | | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|
| Estuvo enfermo | <input type="checkbox"/> 1 | Calles estaban intransitables (inundadas, con barro, etc.) | <input type="checkbox"/> 1 |
| Tuvo vacaciones/ Franco | <input type="checkbox"/> 1 | Hubo paro/ huelga | <input type="checkbox"/> 1 |
| No trabajó | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo clases | <input type="checkbox"/> 1 |
| No tuvo dinero para viajar | <input type="checkbox"/> 1 | Mal tiempo | <input type="checkbox"/> 1 |
| Trabajó en su casa | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo necesidad de viajar | <input type="checkbox"/> 1 |
| Estuvo fuera del área | <input type="checkbox"/> 1 | Otro motivo [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 1 |
| No hay transporte | <input type="checkbox"/> 1 | [FIN DE MÓDULO VIAJES. PASA A MÓDULO PERCEPCIÓN SI ES MAYOR DE 15 AÑOS] | |
| No hay transporte para discapacitados | <input type="checkbox"/> 1 | | |

27. ¿Por qué no realizó viajes en el día de ayer? [RESPUESTA MÚLTIPLE]

- | | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|
| Estuvo enfermo | <input type="checkbox"/> 1 | Calles estaban intransitables (inundadas, con barro, etc.) | <input type="checkbox"/> 1 |
| Tuvo vacaciones/ Franco | <input type="checkbox"/> 1 | Hubo paro/ huelga | <input type="checkbox"/> 1 |
| No trabajó | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo clases | <input type="checkbox"/> 1 |
| No tuvo dinero para viajar | <input type="checkbox"/> 1 | Mal tiempo | <input type="checkbox"/> 1 |
| Trabajó en su casa | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo necesidad de viajar | <input type="checkbox"/> 1 |
| Estuvo fuera del área | <input type="checkbox"/> 1 | Otro motivo [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 1 |
| No hay transporte | <input type="checkbox"/> 1 | [FIN DE MÓDULO VIAJES. PASA A MÓDULO PERCEPCIÓN SI ES MAYOR DE 15 AÑOS] | |
| No hay transporte para discapacitados | <input type="checkbox"/> 1 | | |

27. ¿Por qué no realizó viajes en el día de ayer? [RESPUESTA MÚLTIPLE]

- | | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|
| Estuvo enfermo | <input type="checkbox"/> 1 | Calles estaban intransitables (inundadas, con barro, etc.) | <input type="checkbox"/> 1 |
| Tuvo vacaciones/ Franco | <input type="checkbox"/> 1 | Hubo paro/ huelga | <input type="checkbox"/> 1 |
| No trabajó | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo clases | <input type="checkbox"/> 1 |
| No tuvo dinero para viajar | <input type="checkbox"/> 1 | Mal tiempo | <input type="checkbox"/> 1 |
| Trabajó en su casa | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo necesidad de viajar | <input type="checkbox"/> 1 |
| Estuvo fuera del área | <input type="checkbox"/> 1 | Otro motivo [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 1 |
| No hay transporte | <input type="checkbox"/> 1 | [FIN DE MÓDULO VIAJES. PASA A MÓDULO PERCEPCIÓN SI ES MAYOR DE 15 AÑOS] | |
| No hay transporte para discapacitados | <input type="checkbox"/> 1 | | |

27. ¿Por qué no realizó viajes en el día de ayer? [RESPUESTA MÚLTIPLE]

- | | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|
| Estuvo enfermo | <input type="checkbox"/> 1 | Calles estaban intransitables (inundadas, con barro, etc.) | <input type="checkbox"/> 1 |
| Tuvo vacaciones/ Franco | <input type="checkbox"/> 1 | Hubo paro/ huelga | <input type="checkbox"/> 1 |
| No trabajó | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo clases | <input type="checkbox"/> 1 |
| No tuvo dinero para viajar | <input type="checkbox"/> 1 | Mal tiempo | <input type="checkbox"/> 1 |
| Trabajó en su casa | <input type="checkbox"/> 1 | No tuvo necesidad de viajar | <input type="checkbox"/> 1 |
| Estuvo fuera del área | <input type="checkbox"/> 1 | Otro motivo [DESCRIBIR] | <input type="checkbox"/> 1 |
| No hay transporte | <input type="checkbox"/> 1 | [FIN DE MÓDULO VIAJES. PASA A MÓDULO PERCEPCIÓN SI ES MAYOR DE 15 AÑOS] | |
| No hay transporte para discapacitados | <input type="checkbox"/> 1 | | |

VIAJE 1**III.-ORIGEN Y DESTINO DE LOS VIAJES** (DE ANÁLISIS: MEMBROS DEL HOGAR CON 14 AÑOS Y MÁS. RESPONDE IN DIRECTO SALVO EN CASO DE MENORES DE ENTRE 4 Y 12 AÑOS O INCAPACITADOS, QUE RESPONDEN UN ADULTO RESP)

Por favor describa cada uno de los viajes que realizó entre las 4:00 de la mañana del día de ayer y las 4:00 de la mañana del día de hoy.

1. Fecha de viaje dia mes año

2. Informado por integrante n° _____

3. ¿Cuál fue la actividad de origen y destino de este viaje?

O	D	O	D	O	D
Hogar	1	Social	8	8	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a lugar distinto de centro educativo
Trabajo (lugar de)	2	Familia	9	9	Dejar/Buscar ó acompañar a NO miembro del hogar
Asunto laboral	3	Deportes y recreación	10	10	Otro (DESCRIBIR) _____
Estudios (donde cursa)	4	Personal/ Trámite personal	11	11	
Estudios (otros lugares)	5	Ir a buscar empleo	12	12	
Salud	6	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a centro educativo	13	13	
Compras	7				

Por favor describa cada uno de los viajes que realizó entre las 4:00 de la mañana del día de ayer y las 4:00 de la mañana del día de hoy.

1. Fecha de viaje dia mes año

2. Informado por integrante n° _____

3. ¿Cuál fue la actividad de origen y destino de este viaje?

O	D	O	D	O	D
Hogar	1	Social	8	8	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a lugar distinto de centro educativo
Trabajo (lugar de)	2	Familia	9	9	Dejar/Buscar ó acompañar a NO miembro del hogar
Asunto laboral	3	Deportes y recreación	10	10	Otro (DESCRIBIR) _____
Estudios (donde cursa)	4	Personal/ Trámite personal	11	11	
Estudios (otros lugares)	5	Ir a buscar empleo	12	12	
Salud	6	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a centro educativo	13	13	
Compras	7				

Por favor describa cada uno de los viajes que realizó entre las 4:00 de la mañana del día de ayer y las 4:00 de la mañana del día de hoy.

1. Fecha de viaje dia mes año

2. Informado por integrante n° _____

3. ¿Cuál fue la actividad de origen y destino de este viaje?

O	D	O	D	O	D
Hogar	1	Social	8	8	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a lugar distinto de centro educativo
Trabajo (lugar de)	2	Familia	9	9	Dejar/Buscar ó acompañar a NO miembro del hogar
Asunto laboral	3	Deportes y recreación	10	10	Otro (DESCRIBIR) _____
Estudios (donde cursa)	4	Personal/ Trámite personal	11	11	
Estudios (otros lugares)	5	Ir a buscar empleo	12	12	
Salud	6	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a centro educativo	13	13	
Compras	7				

Por favor describa cada uno de los viajes que realizó entre las 4:00 de la mañana del día de ayer y las 4:00 de la mañana del día de hoy.

1. Fecha de viaje dia mes año

2. Informado por integrante n° _____

3. ¿Cuál fue la actividad de origen y destino de este viaje?

O	D	O	D	O	D
Hogar	1	Social	8	8	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a lugar distinto de centro educativo
Trabajo (lugar de)	2	Familia	9	9	Dejar/Buscar ó acompañar a NO miembro del hogar
Asunto laboral	3	Deportes y recreación	10	10	Otro (DESCRIBIR) _____
Estudios (donde cursa)	4	Personal/ Trámite personal	11	11	
Estudios (otros lugares)	5	Ir a buscar empleo	12	12	
Salud	6	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a centro educativo	13	13	
Compras	7				

Por favor describa cada uno de los viajes que realizó entre las 4:00 de la mañana del día de ayer y las 4:00 de la mañana del día de hoy.

1. Fecha de viaje dia mes año

2. Informado por integrante n° _____

3. ¿Cuál fue la actividad de origen y destino de este viaje?

O	D	O	D	O	D
Hogar	1	Social	8	8	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a lugar distinto de centro educativo
Trabajo (lugar de)	2	Familia	9	9	Dejar/Buscar ó acompañar a NO miembro del hogar
Asunto laboral	3	Deportes y recreación	10	10	Otro (DESCRIBIR) _____
Estudios (donde cursa)	4	Personal/ Trámite personal	11	11	
Estudios (otros lugares)	5	Ir a buscar empleo	12	12	
Salud	6	Dejar/Buscar o acompañar a miembro del hogar a centro educativo	13	13	
Compras	7				

4. ¿Cuál fue el lugar de origen de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

	SÓLO PARA EL CODIFICADOR	fracción	radio	
Posadas	<input type="checkbox"/> 1			
Garupá	<input type="checkbox"/> 2	4.1. Barrio/ Chacra		
Candelaria	<input type="checkbox"/> 3	4.2. Calle		
Encarnación (Paraguay)	<input type="checkbox"/> 4	4.3. Altura		
Fuera del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones	<input type="checkbox"/> 5	4.4. Esquina más próxima		
Provincia de Corrientes	<input type="checkbox"/> 6	4.5. Hito		
Otras localidades de Paraguay	<input type="checkbox"/> 7			
Resto de Argentina	<input type="checkbox"/> 8			

4. ¿Cuál fue el lugar de origen de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

	SÓLO PARA EL CODIFICADOR	fracción	radio	
Posadas	<input type="checkbox"/> 1			
Garupá	<input type="checkbox"/> 2	4.1. Barrio/ Chacra		
Candelaria	<input type="checkbox"/> 3	4.2. Calle		
Encarnación (Paraguay)	<input type="checkbox"/> 4	4.3. Altura		
Fuera del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones	<input type="checkbox"/> 5	4.4. Esquina más próxima		
Provincia de Corrientes	<input type="checkbox"/> 6	4.5. Hito		
Otras localidades de Paraguay	<input type="checkbox"/> 7			
Resto de Argentina	<input type="checkbox"/> 8			

4. ¿Cuál fue el lugar de origen de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

	SÓLYO PARA EL CODIFICADOR	fracción	radio	
Posadas	<input type="checkbox"/> 1			
Garupá	<input type="checkbox"/> 2	4.1. Barrio/ Chacra		
Candelaria	<input type="checkbox"/> 3	4.2. Calle		
Encarnación (Paraguay)	<input type="checkbox"/> 4	4.3. Altura		
Fuera del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones	<input type="checkbox"/> 5	4.4. Esquina más próxima		
Provincia de Corrientes	<input type="checkbox"/> 6	4.5. Hito		
Otras localidades de Paraguay	<input type="checkbox"/> 7			
Resto de Argentina	<input type="checkbox"/> 8			

4. ¿Cuál fue el lugar de origen de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

	SÓLYO PARA EL CODIFICADOR	fracción	radio	
Posadas	<input type="checkbox"/> 1			
Garupá	<input type="checkbox"/> 2	4.1. Barrio/ Chacra		
Candelaria	<input type="checkbox"/> 3	4.2. Calle		
Encarnación (Paraguay)	<input type="checkbox"/> 4	4.3. Altura		
Fuera del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones	<input type="checkbox"/> 5	4.4. Esquina más próxima		
Provincia de Corrientes	<input type="checkbox"/> 6	4.5. Hito		
Otras localidades de Paraguay	<input type="checkbox"/> 7			
Resto de Argentina	<input type="checkbox"/> 8			

4. ¿Cuál fue el lugar de origen de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

	SÓLYO PARA EL CODIFICADOR	fracción	radio	
Posadas	<input type="checkbox"/> 1			
Garupá	<input type="checkbox"/> 2	4.1. Barrio/ Chacra		
Candelaria	<input type="checkbox"/> 3	4.2. Calle		
Encarnación (Paraguay)	<input type="checkbox"/> 4	4.3. Altura		
Fuera del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones	<input type="checkbox"/> 5	4.4. Esquina más próxima		
Provincia de Corrientes	<input type="checkbox"/> 6	4.5. Hito		
Otras localidades de Paraguay	<input type="checkbox"/> 7			
Resto de Argentina	<input type="checkbox"/> 8			

VIAJE**5. ¿Cuál fue el lugar de destino de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]**

- Posadas
 1. **Garupá**
 2. Candelaria
 3. Encarnación (Paraguay)
 4. Fuerza del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones
 5. Provincia de Corrientes
 6. Otras localidades de Paraguay
 7. Resto de Argentina

SÓLO PARA EL CODIFICADOR

fracción radio

- 5.1. Barrio/ Chacra
5.2. Calle
5.3. Altura
5.4. Esquina más próxima
5.5. Hito

5. ¿Cuál fue el lugar de destino de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

- Posadas
 1. **Garupá**
 2. Candelaria
 3. Encarnación (Paraguay)
 4. Fuerza del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones
 5. Provincia de Corrientes
 6. Otras localidades de Paraguay
 7. Resto de Argentina

SÓLO PARA EL CODIFICADOR

fracción radio

- 5.1. Barrio/ Chacra
5.2. Calle
5.3. Altura
5.4. Esquina más próxima
5.5. Hito

5. ¿Cuál fue el lugar de destino de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

- Posadas
 1. **Garupá**
 2. Candelaria
 3. Encarnación (Paraguay)
 4. Fuerza del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones
 5. Provincia de Corrientes
 6. Otras localidades de Paraguay
 7. Resto de Argentina

SÓLO PARA EL CODIFICADOR

fracción radio

- 5.1. Barrio/ Chacra
5.2. Calle
5.3. Altura
5.4. Esquina más próxima
5.5. Hito

5. ¿Cuál fue el lugar de destino de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

- Posadas
 1. **Garupá**
 2. Candelaria
 3. Encarnación (Paraguay)
 4. Fuerza del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones
 5. Provincia de Corrientes
 6. Otras localidades de Paraguay
 7. Resto de Argentina

SÓLO PARA EL CODIFICADOR

fracción radio

- 5.1. Barrio/ Chacra
5.2. Calle
5.3. Altura
5.4. Esquina más próxima
5.5. Hito

5. ¿Cuál fue el lugar de destino de su viaje? [LEER CATEGORÍAS]

- Posadas
 1. **Garupá**
 2. Candelaria
 3. Encarnación (Paraguay)
 4. Fuerza del Área Metropolitana de Posadas pero en la Prov. de Misiones
 5. Provincia de Corrientes
 6. Otras localidades de Paraguay
 7. Resto de Argentina

SÓLO PARA EL CODIFICADOR

fracción radio

- 5.1. Barrio/ Chacra
5.2. Calle
5.3. Altura
5.4. Esquina más próxima
5.5. Hito

<p>6. ¿A qué hora salió del lugar de origen?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>7. ¿A qué hora llegó a su destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>8. ¿Cuánto tiempo duró el viaje, desde que salió del lugar de origen y hasta que llegó al lugar de destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>6. ¿A qué hora salió del lugar de origen?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>7. ¿A qué hora llegó a su destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>8. ¿Cuánto tiempo duró el viaje, desde que salió del lugar de origen y hasta que llegó al lugar de destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>6. ¿A qué hora salió del lugar de origen?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>7. ¿A qué hora llegó a su destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>8. ¿Cuánto tiempo duró el viaje, desde que salió del lugar de origen y hasta que llegó al lugar de destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>6. ¿A qué hora salió del lugar de origen?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>7. ¿A qué hora llegó a su destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p> <p>8. ¿Cuánto tiempo duró el viaje, desde que salió del lugar de origen y hasta que llegó al lugar de destino?</p> <p style="text-align: center;">hora minutos</p>	<p>9. ¿Cuántas veces por semana realiza este mismo viaje, en el mismo horario y del mismo modo?</p> <p style="text-align: center;">[SI CONTESTA 'EVENTUALMENTE' CODIFICAR CON 99]</p> <p>10. ¿En cuántas etapas realizó este viaje?</p> <p style="text-align: center;">[]</p> <p>9. ¿Cuántas veces por semana realiza este mismo viaje, en el mismo horario y del mismo modo?</p> <p style="text-align: center;">[SI CONTESTA 'EVENTUALMENTE' CODIFICAR CON 99]</p> <p>10. ¿En cuántas etapas realizó este viaje?</p> <p style="text-align: center;">[]</p> <p>9. ¿Cuántas veces por semana realiza este mismo viaje, en el mismo horario y del mismo modo?</p> <p style="text-align: center;">[SI CONTESTA 'EVENTUALMENTE' CODIFICAR CON 99]</p> <p>10. ¿En cuántas etapas realizó este viaje?</p> <p style="text-align: center;">[]</p> <p>9. ¿Cuántas veces por semana realiza este mismo viaje, en el mismo horario y del mismo modo?</p> <p style="text-align: center;">[SI CONTESTA 'EVENTUALMENTE' CODIFICAR CON 99]</p> <p>10. ¿En cuántas etapas realizó este viaje?</p> <p style="text-align: center;">[]</p> <p>9. ¿Cuántas veces por semana realiza este mismo viaje, en el mismo horario y del mismo modo?</p> <p style="text-align: center;">[SI CONTESTA 'EVENTUALMENTE' CODIFICAR CON 99]</p> <p>10. ¿En cuántas etapas realizó este viaje?</p> <p style="text-align: center;">[]</p>
---	--

VIAJE 1 ETAPA 1

11. ¿Qué medio de transporte utilizó en esta etapa? [SI MENCIONA AUTO RECUERDE PREGUNTAR: ¿COMO CONDUCTOR O COMO ACOMPAÑANTE?]

Automóvil conductor	<input type="checkbox"/> 1
Automóvil acompañante	<input type="checkbox"/> 2
Moto/ Ciclomotor	<input type="checkbox"/> 3
Bicicleta	<input type="checkbox"/> 4
Taxi	<input type="checkbox"/> 5
Remís	<input type="checkbox"/> 6
Charter/ Combi	<input type="checkbox"/> 7 [PASA A P.16]
Bus de la empresa	<input type="checkbox"/> 8 [PASA A P.16]
Transporte escolar	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.16]
Lancha colectiva	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.16]

12. ¿Cuánto pagó por ese viaje? \$

13. ¿Compartió el viaje con algún integrante del hogar?

SI NO 2 → [PASA A P.26]

13.1. ¿Con cuántos? _____ → [PASA A P.26]

[PASA A P.16]

11. ¿Qué medio de transporte utilizó en esta etapa? [SI MENCIONA AUTO RECUERDE PREGUNTAR: ¿COMO CONDUCTOR O COMO ACOMPAÑANTE?]

Automóvil conductor	<input type="checkbox"/> 1
Automóvil acompañante	<input type="checkbox"/> 2
Moto/ Ciclomotor	<input type="checkbox"/> 3
Bicicleta	<input type="checkbox"/> 4
Taxi	<input type="checkbox"/> 5
Remís	<input type="checkbox"/> 6
Charter/ Combi	<input type="checkbox"/> 7 [PASA A P.16]
Bus de la empresa	<input type="checkbox"/> 8 [PASA A P.16]
Transporte escolar	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.16]
Lancha colectiva	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.16]

12. ¿Cuánto pagó por ese viaje? \$

13. ¿Compartió el viaje con algún integrante del hogar?

SI NO 2 → [PASA A P.26]

13.1. ¿Con cuántos? _____ → [PASA A P.26]

[PASA A P.16]

11. ¿Qué medio de transporte utilizó en esta etapa? [SI MENCIONA AUTO RECUERDE PREGUNTAR: ¿COMO CONDUCTOR O COMO ACOMPAÑANTE?]

Automóvil conductor	<input type="checkbox"/> 1
Automóvil acompañante	<input type="checkbox"/> 2
Moto/ Ciclomotor	<input type="checkbox"/> 3
Bicicleta	<input type="checkbox"/> 4
Taxi	<input type="checkbox"/> 5
Remís	<input type="checkbox"/> 6
Charter/ Combi	<input type="checkbox"/> 7 [PASA A P.16]
Bus de la empresa	<input type="checkbox"/> 8 [PASA A P.16]
Transporte escolar	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.16]
Lancha colectiva	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.16]

12. ¿Cuánto pagó por ese viaje? \$

13. ¿Compartió el viaje con algún integrante del hogar?

SI NO 2 → [PASA A P.26]

13.1. ¿Con cuántos? _____ → [PASA A P.26]

[PASA A P.16]

11. ¿Qué medio de transporte utilizó en esta etapa? [SI MENCIONA AUTO RECUERDE PREGUNTAR: ¿COMO CONDUCTOR O COMO ACOMPAÑANTE?]

Automóvil conductor	<input type="checkbox"/> 1
Automóvil acompañante	<input type="checkbox"/> 2
Moto/ Ciclomotor	<input type="checkbox"/> 3
Bicicleta	<input type="checkbox"/> 4
Taxi	<input type="checkbox"/> 5
Remís	<input type="checkbox"/> 6
Charter/ Combi	<input type="checkbox"/> 7 [PASA A P.16]
Bus de la empresa	<input type="checkbox"/> 8 [PASA A P.16]
Transporte escolar	<input type="checkbox"/> 9 [PASA A P.16]
Lancha colectiva	<input type="checkbox"/> 10 [PASA A P.16]

12. ¿Cuánto pagó por ese viaje? \$

13. ¿Compartió el viaje con algún integrante del hogar?

SI NO 2 → [PASA A P.26]

13.1. ¿Con cuántos? _____ → [PASA A P.26]

[PASA A P.16]

SOLO VIAJES A PIE**14. ¿Cuántas cuadras caminó?**

[]

15. ¿Por qué motivo caminó?

Por cuestiones de salud

 1 No hay disponibilidad de transporte en la zona 8 2 Para no pagar tarifa 9 3 No tiene dinero para pagar 10 4 El destino del viaje es cercano ↓ 5 Parada muy lejos [Otros motivos] [DESCRIBIR] 6 Demora mucho el transporte ↓ 7 Servicio irregular de transporte ↓ 8 Le gusta caminarFIN DE VIAJE A PIE PASA A SIGUIENTE VIAJE O A MÓDULO
PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI
TIENE 15 AÑOS O MÁS**14. ¿Cuántas cuadras caminó?**

[]

15. ¿Por qué motivo caminó?

Por cuestiones de salud

 1 No hay disponibilidad de transporte en la zona 8 2 Para no pagar tarifa 9 3 No tiene dinero para pagar 10 4 El destino del viaje es cercano ↓ 5 Parada muy lejos [Otros motivos] [DESCRIBIR] 6 Demora mucho el transporte ↓ 7 Servicio irregular de transporte ↓ 8 Le gusta caminarFIN DE VIAJE A PIE PASA A SIGUIENTE VIAJE O A MÓDULO
PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI
TIENE 15 AÑOS O MÁS**14. ¿Cuántas cuadras caminó?**

[]

15. ¿Por qué motivo caminó?

Por cuestiones de salud

 1 No hay disponibilidad de transporte en la zona 8 2 Para no pagar tarifa 9 3 No tiene dinero para pagar 10 4 El destino del viaje es cercano ↓ 5 Parada muy lejos [Otros motivos] [DESCRIBIR] 6 Demora mucho el transporte ↓ 7 Servicio irregular de transporte ↓ 8 Le gusta caminarFIN DE VIAJE A PIE PASA A SIGUIENTE VIAJE O A MÓDULO
PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI
TIENE 15 AÑOS O MÁS**14. ¿Cuántas cuadras caminó?**

[]

15. ¿Por qué motivo caminó?

Por cuestiones de salud

 1 No hay disponibilidad de transporte en la zona 8 2 Para no pagar tarifa 9 3 No tiene dinero para pagar 10 4 El destino del viaje es cercano ↓ 5 Parada muy lejos [Otros motivos] [DESCRIBIR] 6 Demora mucho el transporte ↓ 7 Servicio irregular de transporte ↓ 8 Le gusta caminarFIN DE VIAJE A PIE PASA A SIGUIENTE VIAJE O A MÓDULO
PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI
TIENE 15 AÑOS O MÁS**14. ¿Cuántas cuadras caminó?**

[]

15. ¿Por qué motivo caminó?

Por cuestiones de salud

 1 No hay disponibilidad de transporte en la zona 8 2 Para no pagar tarifa 9 3 No tiene dinero para pagar 10 4 El destino del viaje es cercano ↓ 5 Parada muy lejos [Otros motivos] [DESCRIBIR] 6 Demora mucho el transporte ↓ 7 Servicio irregular de transporte ↓ 8 Le gusta caminarFIN DE VIAJE A PIE PASA A SIGUIENTE VIAJE O A MÓDULO
PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI
TIENE 15 AÑOS O MÁS

VIAJE 1

ETAPA 1

SÓLO PASAJEROS DE COLECTIVO, CHARTER, COMBI, BUS DE LA EMPRESA,
TRANSPORTE ESCOLAR O LANCHAS COLECTIVA

16. ¿Cuántas cuadras caminó antes de subir
a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]

19. ¿Cuántas cuadras caminó después
de bajar de este medio?

17. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

18. ¿Cuánto tiempo duró el viaje
en este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

16. ¿Cuántas cuadras caminó antes de subir
a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]

19. ¿Cuántas cuadras caminó después
de bajar de este medio?

17. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

18. ¿Cuánto tiempo duró el viaje
en este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

16. ¿Cuántas cuadras caminó antes de subir
a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]

19. ¿Cuántas cuadras caminó después
de bajar de este medio?

17. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

18. ¿Cuánto tiempo duró el viaje
en este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

16. ¿Cuántas cuadras caminó antes de subir
a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]

19. ¿Cuántas cuadras caminó después
de bajar de este medio?

17. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

18. ¿Cuánto tiempo duró el viaje
en este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

16. ¿Cuántas cuadras caminó antes de subir
a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]

19. ¿Cuántas cuadras caminó después
de bajar de este medio?

17. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

18. ¿Cuánto tiempo duró el viaje
en este medio?
[hora] [minutos]

hora

minutos

20. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después		Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	No caminó ya que el ascenso/ desenso del medio fue en el lugar de origen/ destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7			
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8			
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9			

20. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después		Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	No caminó ya que el ascenso/ desenso del medio fue en el lugar de origen/ destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7			
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8			
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9			

20. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después		Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	No caminó ya que el ascenso/ desenso del medio fue en el lugar de origen/ destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7			
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8			
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9			

20. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después		Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	No caminó ya que el ascenso/ desenso del medio fue en el lugar de origen/ destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7			
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8			
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9			

20. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después		Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	No caminó ya que el ascenso/ desenso del medio fue en el lugar de origen/ destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7			
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8			
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9			

VIAJE 1

ETAPA 1

21. ¿En qué línea viajó?

22. ¿Cuál fue la parada en donde subió al colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

23. ¿Cuál fue la parada en donde bajó del colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

21. ¿En qué línea viajó?

22. ¿Cuál fue la parada en donde subió al colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

23. ¿Cuál fue la parada en donde bajó del colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

21. ¿En qué línea viajó?

22. ¿Cuál fue la parada en donde subió al colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

23. ¿Cuál fue la parada en donde bajó del colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

21. ¿En qué línea viajó?

22. ¿Cuál fue la parada en donde subió al colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

23. ¿Cuál fue la parada en donde bajó del colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

21. ¿En qué línea viajó?

22. ¿Cuál fue la parada en donde subió al colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

23. ¿Cuál fue la parada en donde bajó del colectivo?

SÓLO PARA EL
CODIFICADOR

fracción	radio
----------	-------

Nombre _____
 Localidad _____
 Barrio/ Chacra _____
 Calle y altura _____
 Hito/ Esquina más próxima _____

24. ¿Qué tipo de boleto usó?

- | | | |
|---|---|------|
| <input type="checkbox"/> Único | <input type="checkbox"/> Funcionario público / Autoridad policial | □ 9 |
| <input type="checkbox"/> Abono estudiantil primario y secundario | <input type="checkbox"/> No pagó boleto | □ 10 |
| <input type="checkbox"/> Abono docente | <input type="checkbox"/> Otros | □ 11 |
| <input type="checkbox"/> Abono universitario | [DESCRIBIR] | ↓ |
| <input type="checkbox"/> Abono de tercera edad (jubilados y pensionados) | | |
| <input type="checkbox"/> Discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Acompañante de discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Ex soldados conscriptos combatientes en las Islas Malvinas e Islas del Atlántico | | |
- [FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

24. ¿Qué tipo de boleto usó?

- | | | |
|---|---|------|
| <input type="checkbox"/> Único | <input type="checkbox"/> Funcionario público / Autoridad policial | □ 9 |
| <input type="checkbox"/> Abono estudiantil primario y secundario | <input type="checkbox"/> No pagó boleto | □ 10 |
| <input type="checkbox"/> Abono docente | <input type="checkbox"/> Otros | □ 11 |
| <input type="checkbox"/> Abono universitario | [DESCRIBIR] | ↓ |
| <input type="checkbox"/> Abono de tercera edad (jubilados y pensionados) | | |
| <input type="checkbox"/> Discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Acompañante de discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Ex soldados conscriptos combatientes en las Islas Malvinas e Islas del Atlántico | | |
- [FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

24. ¿Qué tipo de boleto usó?

- | | | |
|---|---|------|
| <input type="checkbox"/> Único | <input type="checkbox"/> Funcionario público / Autoridad policial | □ 9 |
| <input type="checkbox"/> Abono estudiantil primario y secundario | <input type="checkbox"/> No pagó boleto | □ 10 |
| <input type="checkbox"/> Abono docente | <input type="checkbox"/> Otros | □ 11 |
| <input type="checkbox"/> Abono universitario | [DESCRIBIR] | ↓ |
| <input type="checkbox"/> Abono de tercera edad (jubilados y pensionados) | | |
| <input type="checkbox"/> Discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Acompañante de discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Ex soldados conscriptos combatientes en las Islas Malvinas e Islas del Atlántico | | |
- [FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

24. ¿Qué tipo de boleto usó?

- | | | |
|---|---|------|
| <input type="checkbox"/> Único | <input type="checkbox"/> Funcionario público / Autoridad policial | □ 9 |
| <input type="checkbox"/> Abono estudiantil primario y secundario | <input type="checkbox"/> No pagó boleto | □ 10 |
| <input type="checkbox"/> Abono docente | <input type="checkbox"/> Otros | □ 11 |
| <input type="checkbox"/> Abono universitario | [DESCRIBIR] | ↓ |
| <input type="checkbox"/> Abono de tercera edad (jubilados y pensionados) | | |
| <input type="checkbox"/> Discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Acompañante de discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Ex soldados conscriptos combatientes en las Islas Malvinas e Islas del Atlántico | | |
- [FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

24. ¿Qué tipo de boleto usó?

- | | | |
|---|---|------|
| <input type="checkbox"/> Único | <input type="checkbox"/> Funcionario público / Autoridad policial | □ 9 |
| <input type="checkbox"/> Abono estudiantil primario y secundario | <input type="checkbox"/> No pagó boleto | □ 10 |
| <input type="checkbox"/> Abono docente | <input type="checkbox"/> Otros | □ 11 |
| <input type="checkbox"/> Abono universitario | [DESCRIBIR] | ↓ |
| <input type="checkbox"/> Abono de tercera edad (jubilados y pensionados) | | |
| <input type="checkbox"/> Discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Acompañante de discapacitado | | |
| <input type="checkbox"/> Ex soldados conscriptos combatientes en las Islas Malvinas e Islas del Atlántico | | |
- [FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

SÓLO AUTOMOVIL, MOTO, CICLOMOTOR, BICICLETA, TAXI Y REMIS	
VIAJE 1	ETAPA 1
26. ¿Cuántas cuadras caminó <u>antes</u> de subir a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]	29. ¿Cuántas cuadras caminó <u>después</u> de bajar de este medio?
27. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?	[hora] [minutos]
28. ¿Cuánto tiempo duró el viaje en este medio?	[hora] [minutos]
<hr/>	
26. ¿Cuántas cuadras caminó <u>antes</u> de subir a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]	29. ¿Cuántas cuadras caminó <u>después</u> de bajar de este medio?
27. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?	[hora] [minutos]
28. ¿Cuánto tiempo duró el viaje en este medio?	[hora] [minutos]
<hr/>	
26. ¿Cuántas cuadras caminó <u>antes</u> de subir a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]	29. ¿Cuántas cuadras caminó <u>después</u> de bajar de este medio?
27. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?	[hora] [minutos]
28. ¿Cuánto tiempo duró el viaje en este medio?	[hora] [minutos]
<hr/>	
26. ¿Cuántas cuadras caminó <u>antes</u> de subir a este medio? [SÓLO EN ETAPA 1]	29. ¿Cuántas cuadras caminó <u>después</u> de bajar de este medio?
27. ¿Cuánto tiempo esperó este medio?	[hora] [minutos]
28. ¿Cuánto tiempo duró el viaje en este medio?	[hora] [minutos]

30. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9

	Antes	Después
Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
No caminó ya que el ascensor/descenso del medio fue en el lugar de origen / destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS. LOS CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES PASAN A P31]

30. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9

	Antes	Después
Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
No caminó ya que el ascensor/descenso del medio fue en el lugar de origen / destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS. LOS CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES PASAN A P31]

30. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9

	Antes	Después
Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
No caminó ya que el ascensor/descenso del medio fue en el lugar de origen / destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS. LOS CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES PASAN A P31]

30. ¿Por qué motivo caminó?

	Antes	Después
Para utilizar este medio de transporte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
Para no pagar tarifa	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
No tiene dinero para pagar	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
Parada muy lejos	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
Demora mucho	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
Servicio irregular	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
Evitar transbordo	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7
Le gusta caminar	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8
Para llegar al destino	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9

	Antes	Después
Corta distancia entre la parada y el destino final	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10
Los colectivos venían llenos	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11
No hay disponibilidad de transporte en la zona	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12
El destino del viaje es cerca	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13
No caminó ya que el ascensor/descenso del medio fue en el lugar de origen / destino	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14
Otros motivos[DESCRIBIR]	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS. LOS CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES PASAN A P31]

SÓLO CONDUCTORES DE AUTOMOVIL, MOTO, CICLOMOTOR Y BICICLETA	
31. ¿Utilizó estacionamiento en destino? SI <input type="checkbox"/> 1 NO <input type="checkbox"/> 2 <small>(FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS)</small>	32. Tipo de estacionamiento final <input type="checkbox"/> 1 De la empresa <input type="checkbox"/> 2 Vía pública sin costo <input type="checkbox"/> 3 Vía pública con tarjeta <input type="checkbox"/> 4 Playa de estacionamiento con costo <input type="checkbox"/> 5 Residencial <input type="checkbox"/> 6 Otros [DESCRIBIR]
31. ¿Utilizó estacionamiento en destino? SI <input type="checkbox"/> 1 NO <input type="checkbox"/> 2 <small>(FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS)</small>	32. Tipo de estacionamiento final <input type="checkbox"/> 1 De la empresa <input type="checkbox"/> 2 Vía pública sin costo <input type="checkbox"/> 3 Vía pública con tarjeta <input type="checkbox"/> 4 Playa de estacionamiento con costo <input type="checkbox"/> 5 Residencial <input type="checkbox"/> 6 Otros [DESCRIBIR]
31. ¿Utilizó estacionamiento en destino? SI <input type="checkbox"/> 1 NO <input type="checkbox"/> 2 <small>(FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS)</small>	32. Tipo de estacionamiento final <input type="checkbox"/> 1 De la empresa <input type="checkbox"/> 2 Vía pública sin costo <input type="checkbox"/> 3 Vía pública con tarjeta <input type="checkbox"/> 4 Playa de estacionamiento con costo <input type="checkbox"/> 5 Residencial <input type="checkbox"/> 6 Otros [DESCRIBIR]
31. ¿Utilizó estacionamiento en destino? SI <input type="checkbox"/> 1 NO <input type="checkbox"/> 2 <small>(FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS)</small>	32. Tipo de estacionamiento final <input type="checkbox"/> 1 De la empresa <input type="checkbox"/> 2 Vía pública sin costo <input type="checkbox"/> 3 Vía pública con tarjeta <input type="checkbox"/> 4 Playa de estacionamiento con costo <input type="checkbox"/> 5 Residencial <input type="checkbox"/> 6 Otros [DESCRIBIR]

33. Tipo de tarifa de estacionamiento

- Hora/ minutos 1
Estadía 2
Abono mensual 3
Gratis 4

34. ¿Cuánto pagó? [EN PESOS]\$ pesos centavos

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

33. Tipo de tarifa de estacionamiento

- Hora/ minutos 1
Estadía 2
Abono mensual 3
Gratis 4

34. ¿Cuánto pagó? [EN PESOS]\$ pesos centavos

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

33. Tipo de tarifa de estacionamiento

- Hora/ minutos 1
Estadía 2
Abono mensual 3
Gratis 4

34. ¿Cuánto pagó? [EN PESOS]\$ pesos centavos

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

33. Tipo de tarifa de estacionamiento

- Hora/ minutos 1
Estadía 2
Abono mensual 3
Gratis 4

34. ¿Cuánto pagó? [EN PESOS]\$ pesos centavos

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

33. Tipo de tarifa de estacionamiento

- Hora/ minutos 1
Estadía 2
Abono mensual 3
Gratis 4

34. ¿Cuánto pagó? [EN PESOS]\$ pesos centavos

[FIN DE ETAPA O VIAJE. PASA A SIGUIENTE ETAPA O VIAJE O A MÓDULO PERCEPCIÓN SI HA FINALIZADO EL ÚLTIMO VIAJE DEL DÍA Y SI TIENE 15 AÑOS O MÁS]

IV - PERCEPCIÓN

(UNIDAD DE ANÁLISIS: MIEMBROS DEL HOGAR DE 15 AÑOS Y MÁS. RESPONDE: INFORMANTE DIRECTO)

A continuación, le realizaré una breve consulta acerca de su opinión sobre el sistema de transporte actual en el Área Metropolitana de Posadas, compuesta por los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria.

1. ¿Ud. considera que el Transporte Integrado Misionero (TIM) es Muy bueno, Bueno, Regular, Malo o Muy malo?

Muy bueno	<input type="checkbox"/> 1	Malo	<input type="checkbox"/> 4
Bueno	<input type="checkbox"/> 2	Muy malo	<input type="checkbox"/> 5
Regular	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

2. ¿Ud. considera que el resto de las líneas de colectivo de la ciudad son Muy buenas, Buenas, Regulares, Malas o Muy malas?

Muy buenas	<input type="checkbox"/> 1	Malas	<input type="checkbox"/> 4
Buenas	<input type="checkbox"/> 2	Muy malas	<input type="checkbox"/> 5
Regulares	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

3. ¿Es Ud. usuario frecuente de alguna línea de colectivos en la Ciudad de Posadas? (al menos 1 vez por semana)

Sí 1 [PASA A P5] NO 2

A continuación, le realizaré una breve consulta acerca de su opinión sobre el sistema de transporte actual en el Área Metropolitana de Posadas, compuesta por los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria.

1. ¿Ud. considera que el Transporte Integrado Misionero (TIM) es Muy bueno, Bueno, Regular, Malo o Muy malo?

Muy bueno	<input type="checkbox"/> 1	Malo	<input type="checkbox"/> 4
Bueno	<input type="checkbox"/> 2	Muy malo	<input type="checkbox"/> 5
Regular	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

2. ¿Ud. considera que el resto de las líneas de colectivo de la ciudad son Muy buenas, Buenas, Regulares, Malas o Muy malas?

Muy buenas	<input type="checkbox"/> 1	Malas	<input type="checkbox"/> 4
Buenas	<input type="checkbox"/> 2	Muy malas	<input type="checkbox"/> 5
Regulares	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

3. ¿Es Ud. usuario frecuente de alguna línea de colectivos en la Ciudad de Posadas? (al menos 1 vez por semana)

Sí 1 [PASA A P5] NO 2

A continuación, le realizaré una breve consulta acerca de su opinión sobre el sistema de transporte actual en el Área Metropolitana de Posadas, compuesta por los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria.

1. ¿Ud. considera que el Transporte Integrado Misionero (TIM) es Muy bueno, Bueno, Regular, Malo o Muy malo?

Muy bueno	<input type="checkbox"/> 1	Malo	<input type="checkbox"/> 4
Bueno	<input type="checkbox"/> 2	Muy malo	<input type="checkbox"/> 5
Regular	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

2. ¿Ud. considera que el resto de las líneas de colectivo de la ciudad son Muy buenas, Buenas, Regulares, Malas o Muy malas?

Muy buenas	<input type="checkbox"/> 1	Malas	<input type="checkbox"/> 4
Buenas	<input type="checkbox"/> 2	Muy malas	<input type="checkbox"/> 5
Regulares	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

3. ¿Es Ud. usuario frecuente de alguna línea de colectivos en la Ciudad de Posadas? (al menos 1 vez por semana)

Sí 1 [PASA A P5] NO 2

A continuación, le realizaré una breve consulta acerca de su opinión sobre el sistema de transporte actual en el Área Metropolitana de Posadas, compuesta por los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria.

1. ¿Ud. considera que el Transporte Integrado Misionero (TIM) es Muy bueno, Bueno, Regular, Malo o Muy malo?

Muy bueno	<input type="checkbox"/> 1	Malo	<input type="checkbox"/> 4
Bueno	<input type="checkbox"/> 2	Muy malo	<input type="checkbox"/> 5
Regular	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

2. ¿Ud. considera que el resto de las líneas de colectivo de la ciudad son Muy buenas, Buenas, Regulares, Malas o Muy malas?

Muy buenas	<input type="checkbox"/> 1	Malas	<input type="checkbox"/> 4
Buenas	<input type="checkbox"/> 2	Muy malas	<input type="checkbox"/> 5
Regulares	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

3. ¿Es Ud. usuario frecuente de alguna línea de colectivos en la Ciudad de Posadas? (al menos 1 vez por semana)

Sí 1 [PASA A P5] NO 2

A continuación, le realizaré una breve consulta acerca de su opinión sobre el sistema de transporte actual en el Área Metropolitana de Posadas, compuesta por los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria.

1. ¿Ud. considera que el Transporte Integrado Misionero (TIM) es Muy bueno, Bueno, Regular, Malo o Muy malo?

Muy bueno	<input type="checkbox"/> 1	Malo	<input type="checkbox"/> 4
Bueno	<input type="checkbox"/> 2	Muy malo	<input type="checkbox"/> 5
Regular	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

2. ¿Ud. considera que el resto de las líneas de colectivo de la ciudad son Muy buenas, Buenas, Regulares, Malas o Muy malas?

Muy buenas	<input type="checkbox"/> 1	Malas	<input type="checkbox"/> 4
Buenas	<input type="checkbox"/> 2	Muy malas	<input type="checkbox"/> 5
Regulares	<input type="checkbox"/> 3	NS/ NC	<input type="checkbox"/> 99

3. ¿Es Ud. usuario frecuente de alguna línea de colectivos en la Ciudad de Posadas? (al menos 1 vez por semana)

Sí 1 [PASA A P5] NO 2

4. ¿Por qué no suele realizar viajes en transporte público?

5. ¿Podría indicarnos en una escala de 1 a 10, donde 10 es el mayor valor y 1 el valor más bajo, su opinión sobre el transporte de colectivos en la Ciudad de Posadas?

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 1. Seguridad durante el viaje | <input type="checkbox"/> | 6. Los colectivos pasan seguido | <input type="checkbox"/> |
| 2. Limpieza de las unidades | <input checked="" type="checkbox"/> | 7. Información sobre las frecuencias y recorridos | <input type="checkbox"/> |
| 3. Espacio y comodidad dentro de las unidades | <input type="checkbox"/> | 8. Tiempo de espera en los transbordos | <input type="checkbox"/> |
| 4. Trato y atención del conductor | <input checked="" type="checkbox"/> | 9. Accesibilidad o distancia para tomar el colectivo | <input type="checkbox"/> |
| 5. Forma de conducción de los vehículos | <input type="checkbox"/> | 10. Seguridad en las paradas | <input type="checkbox"/> |
-

4. ¿Por qué no suele realizar viajes en transporte público?

5. ¿Podría indicarnos en una escala de 1 a 10, donde 10 es el mayor valor y 1 el valor más bajo, su opinión sobre el transporte de colectivos en la Ciudad de Posadas?

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 1. Seguridad durante el viaje | <input type="checkbox"/> | 6. Los colectivos pasan seguido | <input type="checkbox"/> |
| 2. Limpieza de las unidades | <input checked="" type="checkbox"/> | 7. Información sobre las frecuencias y recorridos | <input type="checkbox"/> |
| 3. Espacio y comodidad dentro de las unidades | <input type="checkbox"/> | 8. Tiempo de espera en los transbordos | <input type="checkbox"/> |
| 4. Trato y atención del conductor | <input type="checkbox"/> | 9. Accesibilidad o distancia para tomar el colectivo | <input type="checkbox"/> |
| 5. Forma de conducción de los vehículos | <input type="checkbox"/> | 10. Seguridad en las paradas | <input type="checkbox"/> |
-

4. ¿Por qué no suele realizar viajes en transporte público?

5. ¿Podría indicarnos en una escala de 1 a 10, donde 10 es el mayor valor y 1 el valor más bajo, su opinión sobre el transporte de colectivos en la Ciudad de Posadas?

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 1. Seguridad durante el viaje | <input type="checkbox"/> | 6. Los colectivos pasan seguido | <input type="checkbox"/> |
| 2. Limpieza de las unidades | <input checked="" type="checkbox"/> | 7. Información sobre las frecuencias y recorridos | <input type="checkbox"/> |
| 3. Espacio y comodidad dentro de las unidades | <input type="checkbox"/> | 8. Tiempo de espera en los transbordos | <input type="checkbox"/> |
| 4. Trato y atención del conductor | <input type="checkbox"/> | 9. Accesibilidad o distancia para tomar el colectivo | <input type="checkbox"/> |
| 5. Forma de conducción de los vehículos | <input type="checkbox"/> | 10. Seguridad en las paradas | <input type="checkbox"/> |
-

4. ¿Por qué no suele realizar viajes en transporte público?

5. ¿Podría indicarnos en una escala de 1 a 10, donde 10 es el mayor valor y 1 el valor más bajo, su opinión sobre el transporte de colectivos en la Ciudad de Posadas?

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 1. Seguridad durante el viaje | <input type="checkbox"/> | 6. Los colectivos pasan seguido | <input type="checkbox"/> |
| 2. Limpieza de las unidades | <input checked="" type="checkbox"/> | 7. Información sobre las frecuencias y recorridos | <input type="checkbox"/> |
| 3. Espacio y comodidad dentro de las unidades | <input type="checkbox"/> | 8. Tiempo de espera en los transbordos | <input type="checkbox"/> |
| 4. Trato y atención del conductor | <input type="checkbox"/> | 9. Accesibilidad o distancia para tomar el colectivo | <input type="checkbox"/> |
| 5. Forma de conducción de los vehículos | <input type="checkbox"/> | 10. Seguridad en las paradas | <input type="checkbox"/> |
-

4. ¿Por qué no suele realizar viajes en transporte público?

5. ¿Podría indicarnos en una escala de 1 a 10, donde 10 es el mayor valor y 1 el valor más bajo, su opinión sobre el transporte de colectivos en la Ciudad de Posadas?

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 1. Seguridad durante el viaje | <input type="checkbox"/> | 6. Los colectivos pasan seguido | <input type="checkbox"/> |
| 2. Limpieza de las unidades | <input checked="" type="checkbox"/> | 7. Información sobre las frecuencias y recorridos | <input type="checkbox"/> |
| 3. Espacio y comodidad dentro de las unidades | <input type="checkbox"/> | 8. Tiempo de espera en los transbordos | <input type="checkbox"/> |
| 4. Trato y atención del conductor | <input type="checkbox"/> | 9. Accesibilidad o distancia para tomar el colectivo | <input type="checkbox"/> |
| 5. Forma de conducción de los vehículos | <input type="checkbox"/> | 10. Seguridad en las paradas | <input type="checkbox"/> |
-



Capítulo 5. Glosario

Glosario

AMP: Área Metropolitana de Posadas.

AMsP: Área Metropolitana sin incluir Posadas.

Cadena de viajes: Agrupación de viajes que se originan en el hogar y tienen como destino final el regreso al hogar (entre ambos extremos pueden existir distintos motivos de viajes).

Desplazamiento: (1) Traslado en un modo determinado de transporte. Un viaje puede estar formado por uno o varios desplazamientos. (2) Etapa/s del viaje.

Destino del viaje: Lugar donde finaliza el viaje.

Distancia: (1) Distancia entre los centroides (centro geográfico de la zonificación) de los radios de origen y destino del viaje. La distancia mínima considerada fue de 4 cuadras. (2) Distancia de los viajes dentro de un mismo radio (cuando no se pudo calcular por diferencia de centroides, fue estimada por la mediana de los viajes a pie).

Etapa de viaje: Un viaje puede realizarse utilizando más de un medio de transporte. Cada cambio de medio o de línea de colectivo se considera una etapa diferente del mismo viaje.

Hogar: Persona o grupo de personas, parientes o no, que habitan bajo el mismo techo y comparten los gastos (de alimentación y/u otros) esenciales para vivir.

Hora pico: Período de tiempo en el cual la cantidad de viajes en el área metropolitana es mayor que en otros períodos.

Hora valle: Período de tiempo en el cual la cantidad de viajes en el área metropolitana es menor que en otros períodos.

Interzona: Viajes con origen en Posadas y destino en alguna de las localidades restantes del AMP- y viceversa.

Medio de transporte: forma o vehículo utilizado por la persona para realizar el desplazamiento, es decir, colectivo, auto particular, bicicleta, tren, subte, etc.

Medio según capacidad:

- Colectivo/masivo: colectivo, charter/trafic/combi, bus empresa, bus escolar, colectivo de larga distancia.
- Individual: auto como conductor, auto como acompañante, taxi, remís, moto, ciclomotor.
- No motorizado: a pie, bicicleta.
- Otro/Sin inf.: Viaje multimodal, Otro.

Medio según motorización:

- Motorizado: colectivo, auto como conductor, auto como acompañante, taxi, remís, charter/trafic/combi, bus empresa, bus escolar, moto, ciclomotor, colectivo de larga distancia.
- No motorizado: a pie, bicicleta.
- Otro/ Sin inf.: Viaje multimodal, Otro, No contesta.

Medio según servicio:

- Público: colectivo, taxi, remís, bus empresa, bus escolar, colectivo de larga distancia, charter/trafic/combi.
- Privado: auto como conductor, auto como acompañante, moto, ciclomotor, camión.
- No motorizado: a pie, bicicleta.
- Otro/Sin inf.: Viaje multimodal, Otro, No contesta.

Motivo de viaje: Causa que provoca el desplazamiento de la persona.

Motivos de viaje agrupados:

- Trabajo: trabajo (lugar de), asunto laboral.
- Estudio: estudio (lugar donde se cursa), estudio (otros lugares), llevar/traer niños a/ de la escuela.
- Salud: salud
- Compras/gastronomía: compras, gastronomía
- Esparcimiento: deportes, recreación.

-Social: amigos, familia, culto.

-Personal: trámite personal, dejar/recoger a alguien, acompañar a alguien.

-Otro

Motivos de viaje según necesidad:

-Viajes ocupacionales: viajes cuyo motivo es trabajo o estudio.

-Viajes personales: viajes por los demás motivos.

Origen del viaje: Lugar donde se inicia el viaje.

Quintil de ingreso: cada quintil agrupa el 20% de la población; se ordenan de menor (quintil 1) a mayor ingreso (quintil 5).

Tiempo total de viaje: Es la suma del tiempo de caminata hasta alcanzar el medio de transporte a utilizar, el tiempo de espera (en caso de que lo hubiera), el tiempo de desplazamiento en el medio de transporte escogido y el tiempo de caminata hasta alcanzar el destino. En el caso de los viajes con más de una etapa, es la sumatoria del tiempo empleado en cada una de ellas.

Viaje: Conjunto de desplazamientos (uno o más) realizados desde un punto de partida, considerado origen, hasta un punto de llegada, considerado destino, con una distancia de 4 cuadras o más y un motivo particular.

Viaje multimodal: Viaje en que se emplean dos o más medios de transporte diferentes para completarlo (es decir, desde el origen hasta el destino). No se incluyen aquellos con más de una etapa que hayan sido efectuados a través del mismo medio de transporte. Las caminatas previas y posteriores a los desplazamientos en otro medio de transporte no se contabilizan como una etapa del viaje.

El presente informe se propone caracterizar a la población y sus patrones de movilidad con el objetivo de determinar cómo se desplaza la población en el Área Metropolitana de Posadas (AMP) a fin de brindar información para que tomadores de decisión y técnicos en planeamiento urbano y transporte puedan desarrollar políticas públicas y gestionar proyectos que permitan una movilidad eficiente, moderna y sustentable que responda a las necesidades de desplazamiento de toda la población.

El Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) financia desde el año 2006 una serie de estudios en las áreas metropolitanas de diversas ciudades argentinas con el objetivo de suministrarles asistencia técnica y fortalecimiento institucional con el fin de formular estrategias integrales de planificación del transporte urbano. En este contexto, el Gobierno de la provincia de Misiones participa en el PTUBA a través de la firma de un convenio de colaboración con la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A partir de Julio de 2011, el financiamiento externo otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento a través del crédito del Banco Mundial (crédito BIRF 7794-AR) y recursos del Tesoro Nacional dieron lugar a la creación del PTUMA (Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina).

La encuesta de movilidad es una herramienta para la planificación del transporte que permite determinar cómo y por qué se mueve la población. En base a ello, se compone de diferentes partes orientadas a recolectar información sobre la localización de la vivienda, los datos socioeconómicos del hogar, los datos sobre los habitantes del hogar y las características de cada uno de los viajes que hicieron los integrantes del hogar de 3 años de edad o más durante el día hábil anterior inmediato a la entrevista. En particular, se consideran cuestiones como el motivo del viaje, el origen y el destino, la hora de salida y de llegada, el modo de transporte, entre otras.

PTUMA | PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO
PARA ÁREAS METROPOLITANAS



PROVINCIA DE
MISIONES

 Transporte Público


Ministerio del
Interior y Transporte
Presidencia de la Nación

Argentina

