

La movilidad urbana y el bienestar personal de los/as estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Lomas de Zamora

Aquiles Rafael Pérez Delgado¹

Resumen: En este artículo se presentan los primeros resultados del análisis de una de las dimensiones que componen el proyecto de investigación titulado *Desigualdades urbanas: una mirada acerca de la calidad de vida comunitaria, la movilidad urbana y el bienestar personal* en el marco del Programa LOMASCYT de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora, llevado adelante durante el período 2023-2024, en el cual el autor de este artículo se desempeñó como investigador Postdoctoral. Se reunió una muestra de 544 estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales. Se realizó una investigación cuantitativa, con un diseño no experimental, de tipo descriptivo, utilizándose la técnica no probabilística de conglomerado. Se presentarán aquí los resultados referidos a la relación entre indicadores de movilidad urbana- como el tiempo de viaje y el tipo de transporte- y los indicadores de bienestar personal, satisfacción con: lo económico, la salud, los logros, junto con el sentirse parte del barrio. En primer lugar, las personas con un tiempo de movilidad menor o igual a dos horas diarias manifiestan más satisfacción con los logros económicos y con la salud que las personas con un tiempo de movilidad mayor a dos horas. En segundo lugar, y en referencia al tipo de movilidad, se observaron diferencias positivas y significativas: las personas con automóvil presentan valores más altos de satisfacción con su nivel económico o nivel de vida que las personas que usan dos medios públicos de transporte; mientras que las personas que usan dos medios públicos presentaron mayores niveles de satisfacción con su salud que aquellas personas que suelen usar múltiples transportes. En tercer lugar, se obtuvo una asociación positiva y significativa entre sentirse satisfecho/a con la movilidad y la seguridad al viajar. También se obtuvieron relaciones significativas entre la edad y los indicadores de bienestar personal, satisfacción con los logros, la seguridad futura, lo económico, y la salud.

Palabras claves: bienestar personal; satisfacción personal; movilidad urbana; estudiantes universitarios.

¹ Doctor en Psicología (UP), desarrollando el programa de Estancias post-doctorales en Calidad de Vida de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Lomas de Zamora.

1. Estado del arte

El crecimiento de los centros poblados ha puesto en duda lo que hasta el siglo XX llamábamos límites urbanos, surgiendo nuevos conceptos como “ciudad sin límites” (Nel-lo, 1996), que dan cuenta del crecimiento y expansión de las poblaciones. Que para autores como Kühn (2015) lo plantean como una problemática regional, caracterizada por el fenómeno de “periferialización” de pequeñas ciudades y poblados. Este fenómeno, busca enfatizar la condición de proceso, frente al estatismo que sugiere la categoría de periferia. Configurada como resultado de relaciones económicas, políticas, sociales y comunicativas que pueden modificarse por los actores sociales.

Se forma un nuevo modelo de ciudad dispersa a partir de la descentralización residencial y económica (Salom y Albertos, 2010), derivadas entre otros factores, por los aumentos de los puestos de trabajo para personas calificadas, clase media rutinaria (no calificada) y profesionales (Benza, 2012; Fachelli, 2013). Que a su vez trajo una reducción en los escalafones salariales que existían entre la clase obrera y la clase media. Estos cambios significaron una reducción de las brechas entre clases en dimensiones como las condiciones laborales y de vida. Entre este último, se puede mencionar los flujos individuales o movilidad cotidianos de la población, que para Miralles-Guash y Cebollada (2009) son los que definen la ciudad.

El hecho de tomar la movilidad como parámetro para definir y estudiar las áreas urbanas resulta especialmente interesante para conocer cómo se han expandido. Para ello, es necesario introducir el concepto de tiempo dedicado a los desplazamientos (Zornoza Gallego, 2019). Hasta la década de los 80 la mayoría de los modelos que analizaban el tráfico tomaban como base el aumento en la velocidad de los desplazamientos y su impacto directo en la disminución del tiempo del viaje. Esto hacía que la evaluación costo-beneficio entre la mejora red de infraestructuras y el ahorro de combustible reportara un balance positivo, pero Zahavi (1974) observó que el tiempo que las personas utilizaban para sus desplazamientos era relativamente constante (formalizado en una hora para EEUU), señalando que el aumento de las velocidades ofrecidas por las mejoras en los sistemas de transportes (como por ejemplo, autopistas, trenes, rutas interurbanas) no disminuía el tiempo que los ciudadanos dedicaban a sus desplazamientos, ni su costo, sino que se traducían en un aumento de la distancia recorrida y/o en más viajes.

Otros autores como Marchetti (1994) y Schafer y Victor (2000), que abordan el comportamiento de desplazamiento de las comunidades rurales, modernas en vías de desarrollo reportan tiempos similares a los de Zahavi (1974). Lo que muestra la ruptura de la dicotomía urbano – rural. Pero el distanciamiento del empleo, los servicios de salud, la educación, e incluso la familia y los amigos, requiere una creciente necesidad de hibridar la

vida rural con los centros urbanos, que actualmente se acompaña de un continuo crecimiento del uso del automóvil (Milbourne y Kitchen, 2014; Osti, 2010; Oliva, 2010). Los desplazamientos y las distancias recorridas se multiplican a la vez que la dependencia del coche emerge como una línea de especial interés para estudiar la desigualdad (Brovarone et al., 2021; Camarero y Oliva, 2021; Mattioli, 2017).

Sin embargo, en la mayoría de las políticas rurales el papel que juega la movilidad en el acceso y la provisión del bienestar permanece relativamente invisible. Incluso para la sociología, la movilidad ha sido tradicionalmente una suerte de “caja negra” (Urry, 2007). Una zona de sombra que el paradigma de las movilidades trata de iluminar para dar cuenta de la coerción que ejercen en la producción material de la vida social y el territorio. Esta perspectiva “nos fuerza a prestar atención a la organización económica, social y cultural de la distancia y no simplemente a los aspectos físicos del movimiento” (Urry, 2007, p. 54).

En este texto se trabajará la movilidad urbana poniendo especial atención al uso del automóvil y el transporte público. En cuanto al primero, la adopción del auto como modo de transporte mayoritario, produjo una extensión de la forma urbana. Las distancias se ampliaron, pero sin efecto centralizador, a pesar del efecto de reforzar su accesibilidad hacia el centro urbano (Merlin, 1991). De esta forma, el análisis de la movilidad crece y se diversifica, siendo los flujos cada vez más numerosos y dispersos en el espacio y en el tiempo (Kesselring, 2006). Surge entonces la denominada “ciudad del automóvil”, que se extiende en el espacio, produciendo un aumento de la realidad urbana, caracterizada por la dispersión, la especialización funcional y la segregación social (Nel-lo, 2002).

Continuando con la movilidad con el automóvil, Li (2023) encontró que su propiedad en China, afecta el bienestar subjetivo de los habitantes rurales. Obtuvo evidencia sólida de que existe un impacto directo, positivo y estadísticamente significativo de ser propietario de un automóvil sobre la felicidad. Este mismo autor, propone una doble naturaleza, la gestión de los recursos de transporte y la promoción de la movilidad sostenible en las zonas rurales.

En cuanto al transporte público, se ha evaluado tradicionalmente considerando los impactos objetivos del transporte como: tiempos y costos de viaje, accidentes y degradación ambiental (Mokhtarian, 2019). Cuando se considera el enfoque social del transporte público, además de proporcionar infraestructura y servicios urbanos, es importante identificar las contribuciones sociales mediante datos y métodos novedosos, particularmente en contextos vulnerables. Esta comprensión de la función social del transporte podría ayudar a favorecer el desarrollo de ciudades más inclusivas, seguras y sostenibles (Oviedo y Guzmán, 2020).

Hasta el momento son escasas las investigaciones que han aportado evidencias sobre la vinculación entre las características del viaje, del barrio y la satisfacción con la vida.

Por ello, la experiencia subjetiva del transporte, incluida la forma en que contribuye a la felicidad general, es de creciente interés (Mokhtarian, 2019).

En cuanto al sistema de transporte urbano, el Observatorio de Movilidad Urbana (2010), estimó que es responsable de un 40% de los viajes diarios del área metropolitana, mientras que el transporte individual (automóviles, motocicletas, taxis y bicicletas) capta el 51%. El 9% restante se desplaza a pie.

Los estudios encontrados consideran la movilidad de las personas de los centros urbanos y la expansión a la periferia de los primeros, pero pocos estudios consideran las condiciones de vida, además de las características sociodemográficas fuera de las grandes urbes.

Teniendo en cuenta lo antedicho la Dra. Graciela Tonon dirigió un proyecto de investigación titulado *Desigualdades urbanas: una mirada acerca de la calidad de vida comunitaria, la movilidad urbana y el bienestar personal* en el marco del Programa LOMASCYT de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora. (2023-2024). El autor de este artículo se desempeñó como investigador Postdoctoral en el citado proyecto.

2. Marco teórico

La finalidad del transporte está en trasladar personas o cosas, tratando de superar los obstáculos que la distancia impone a la actividad socioeconómica. Lo que incide claramente en la articulación física de los territorios y condiciona sus características como sector de actividad (Urbano y Sánchez Gutiérrez, 2014). La fuerte relación entre el transporte y la localización de actividades genera interrelaciones entre ambos, que mejoran o amplían las actividades a su alrededor; al igual que la concentración de actividades en un determinado lugar impulsa el crecimiento de los medios de transporte.

El transporte proporciona múltiples beneficios socioeconómicos en la medida que forma una fase obligada en la mayor parte de las actividades de producción y de consumo, incidiendo en su distribución en el espacio. Lo que implica que los transportes llevan asociados la producción de distintos tipos de utilidades, que han ido incrementándose progresivamente, después de la aplicación de la energía mecánica a sus medios, cuando se redujo considerablemente la relación tiempo-coste-esfuerzo, que permitió al transporte a larga distancia superar el umbral de rentabilidad (Kagermeier, 2007).

El transporte es principalmente un recurso de utilidad a los intereses de las actividades del sector servicio, que promueve la movilidad individual. Esta última, es entendida como el derecho a desplazarse libremente para realizar actividades cotidianas

como trabajo, salud, educación, sociales, diversión e incluso ocio (García Calvo et al., 1996), lo que implica la accesibilidad, definida como la facilidad para alcanzar los destinos deseados mediante un sistema de transporte que permite a los individuos acceder a los bienes y servicios (Gutiérrez Puebla, 2009) siendo relevante para el desarrollo económico y social de cualquier comunidad. Esto permite considerar al transporte con una función estratégica para la economía y la sociedad. Lo que implica que tiene relación final con la calidad de vida de los ciudadanos -su bienestar y satisfacción-. Tanto en forma individual (de las personas que persiguen su propio bien), como colectiva.

Los determinantes de la satisfacción con la vida, definida como la percepción que tienen los individuos de su propia vida en términos afectivos y cognitivos son de gran importancia e interés. Casas (1996) alude al concepto de calidad de vida, referida como las percepciones, aspiraciones, necesidades, satisfacciones y representaciones sociales que los miembros de todo conjunto social experimentan en relación a su entorno y la dinámica social en la que se encuentran inmersos, incluyendo los servicios que se les ofrecen y las intervenciones sociales de las que son destinatarios y que emanan de las políticas sociales.

Si bien las políticas públicas no se limitan a las cuestiones solamente materiales, abarcan asuntos que se relacionan con la mentalidad de las personas (Veenhoven, 2000), se hace necesario centrarse en comprender las experiencias de movilidad y bienestar (De Vos et al., 2013). De esta forma, la accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades es clave para el bienestar de las personas convirtiendo al transporte público en una política social similar a muchas otras de mayor "tradición", como la salud o la educación (Hernández, 2017).

De igual forma, la satisfacción con la movilidad puede mostrar las marcadas desigualdades sociales y espaciales entre los grupos en el mundo, puede esclarecer las percepciones de las personas en situación de pobreza, vulnerabilidad y exclusión (Chatterjee et al., 2020; Reardon et al., 2019), así como el significado del transporte y el bienestar en comunidades socialmente desfavorecidas (Oviedo y Sabogal, 2020).

El bienestar personal se puede entender cómo la satisfacción de las personas con diferentes dominios de su vida y con la vida en general (Tinkler y Hicks, 2011). La satisfacción con la vida está influenciada por la satisfacción con los dominios de la vida (por ejemplo: lo económico, la satisfacción con la comunidad, la familia, el trabajo, la vida social, la salud, la seguridad, etc.). La satisfacción con un dominio particular de la vida como puede ser el transporte, a su vez está influenciada por niveles más bajos de preocupaciones vitales dentro de ese dominio (por ejemplo: la satisfacción con las condiciones de viaje, costo, seguridad y tiempo de viaje). Es decir, la satisfacción con la vida está determinada principalmente por evaluaciones de las preocupaciones de la vida individual. Por lo tanto, cuanto mayor sea la

satisfacción con los servicios comunitarios individuales y condiciones de la comunidad, mayor será la satisfacción con la vida comunitaria.

En lo que respecta al bienestar comunitario, Sirgy et al. (2000) desarrollaron una medida centrada en la satisfacción de los residentes con tres tipos de servicios comunitarios: (1) satisfacción con los servicios relacionados con los negocios, (2) satisfacción con los servicios relacionados con el gobierno (por ejemplo: departamento de bomberos, escuelas públicas primarias y secundarias, hospitales públicos, transporte público, viviendas públicas, servicios recreativos, servicios sociales, entre otros) y (3) satisfacción con los servicios sin fines de lucro.

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se conforma por la ciudad de Buenos Aires y 42 partidos de la provincia de Buenos Aires que la rodean, totalizando 16.770 km², que representan el 0,44% del total de la superficie de la República Argentina. La constante expansión geográfica de los asentamientos poblacionales motivada por el escaso planeamiento urbano, junto a la ausencia de limitaciones físicas y las obras de ampliación de la red de accesos al área central, provoca que se defina, desde el punto de vista del transporte urbano, una región metropolitana formada por alrededor de 13.267.000 de personas que representan aproximadamente el 46% del Producto Interno Bruto del país.

3. Objetivo

El objetivo de este trabajo fue analizar la relación de los indicadores de movilidad urbana y bienestar personal de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Lomas de Zamora durante el año 2023.

4. Método

La investigación realizada fue cuantitativa, no experimental con diseño de acceso al estudio multidimensional exploratorio-descriptivo, de corte transversal.

La muestra estuvo conformada por 544 estudiantes, mediante un muestreo no probabilístico de tipo intencional. Como criterio de inclusión se consideró: personas de diversos géneros, con edades entre 17 y 60 años $X = 26.60$ ($DE = 9.3$), con 0 hasta 34 materias aprobadas que estuvieron matriculados en las distintas carreras que se cursan en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Lomas de Zamora durante el segundo cuatrimestre del año 2023. El 80 % (436) son del género femenino, el 19.45 % (106) son del género masculino, y el 0.55 % (3) de otro género. Se excluyeron del estudio aquellos estudiantes cuyos cuestionarios no estaban completos.

El Instrumento utilizado fue un cuestionario *ad hoc*: Se construyó un instrumento con preguntas en relación a las características de movilidad que presentan los estudiantes universitarios. Este cuestionario incluyó el Personal *Well being Index* (PWI) construido por el International Wellbeing Group, versión 2013.

5. Resultados

En el presente estudio el Alfa de Cronbach de la dimensión Bienestar Personal fue de ,812. Se realizó un análisis de la relación entre la movilidad urbana y diferentes variables sociodemográficas. En la Tabla 1, se presentaron las relaciones entre las categorías de satisfacción con la movilidad consideradas: Muy insatisfecho/a a Insatisfecho/a, Ni insatisfecho/a ni satisfecho/a, y Satisfecho/a a muy satisfecho/a, con las variables sociodemográficas: género, edad, situación laboral, y sentirse seguro al viajar. En lo que respecta al género la mayor frecuencia de personas, tanto de mujeres como varones expresaron sentirse de satisfecho a muy satisfecho con la movilidad que usan, no obteniéndose diferencias significativas entre ambos grupos. La edad presentó asociación con la satisfacción con la movilidad, el grupo de 17 a 23 años está más satisfecho con la movilidad (122 contra 44) que grupo de 31 a 60 años (80 contra 62), el grupo de 24 a 30 años muestra una frecuencia intermedia entre los dos grupos de edad indicados (79 contra 42), lo cual permite observar una reducción de la satisfacción con la movilidad a medida que aumenta la edad. También se observó la tendencia de las personas a sentirse satisfechas con la movilidad y seguras al viajar, y viceversa. Las personas se sienten seguras y/o muy seguras y satisfechas con la movilidad son 64, mientras que las personas poco seguras y/o medianamente seguras e insatisfecha con la movilidad son 91.

Tabla 1. Relación entre la satisfacción con la movilidad y las variables sociodemográficas

		Satisfacción con la movilidad que usas			Total	Chi-cuadrado de Pearson	df	Significación asintótica (bilateral)
		Muy insatisfecho/a a Insatisfecho/a	Ni insatisfecho/a ni satisfecho/a	Satisfecho/a a Muy satisfecho/a				
Género	Mujer	113	99	223	435	7,513 ^a	4	.111
	Otro	2	1	0	3			
	Varón	33	15	58	106			
Edad	de 17 a 23 años	44	56	122	222	17,001 ^a	4	.002
	de 24 a 30 años	42	35	79	156			
	de 31 a 60 años	62	24	80	166			
Situación Laboral	No trabaja	33	35	90	158	4,591	2	.100
	Trabaja	115	80	191	386			
	Inseguro/a	23	5	16	44			
Te sentís seguro cuando te movilizas	Poco seguro/a	33	34	67	134	28,574	8	.000
	Medianamente seguro/a	58	61	136	255			
	Seguro/a	26	15	56	97			
	Muy seguro/a	8	0	6	14			

Fuente: elaboración propia del autor.

La tabla 2, muestra las tres categorías (grupos) de acuerdo a los percentiles de edad, el primero eran estudiantes que tenían entre 17 y 23 años, el segundo entre 24 y 30 años, y el tercero, entre 31 y 60 años. Se reportan los valores de los indicadores de bienestar personal en relación a los tres grupos establecidos. Se obtuvieron medias que van desde 4.93 hasta 8.08. La mayoría de las medias están cercanas al puntaje número 6.

Posteriormente se compararon las tres medias en cada indicador, con los ocho indicadores que conforman el *PWI*, mediante las estimaciones de los ANOVA, obteniéndose diferencias significativas en cuatro de los indicadores de el *PWI*: Satisfacción con el nivel económico o de vida, la salud, los logros obtenidos en la vida, y la seguridad futura. En los aspectos económicos y salud tiende a bajar con la edad, mientras que logros y seguridad futura tiende a aumentar con la edad.

A fin de identificar entre cuales grupos de edad están las diferencias significativas en las relaciones obtenidas, se realizó la prueba *post hoc* de Tuckey (Tabla 2). En el aspecto de satisfacción con el nivel económico se obtuvo que el grupo de 17 a 23 años están significativamente más satisfechos ($\bar{x} = 6.27$; $DE = 1.91$), que el grupo de 24 a 30 años ($\bar{x} = 5.4$; $DE = 1.96$). En el indicador de satisfacción con la salud, el grupo de 17 a 23 está significativamente más satisfecho ($\bar{x} = 7.86$; $DE = 1.75$), que el grupo de 31 a 60 años ($\bar{x} = 7.31$; $DE = 1.67$). En lo que respecta a la satisfacción con los logros el grupo de estudiantes de 31 a 60 años está significativamente más satisfecho ($\bar{x} = 7.48$; $DE = 1.76$) que el grupo de 17 a 23 años ($\bar{x} = 6.87$; $DE = 2.13$), y en cuanto a la satisfacción con la seguridad futura, el grupo de estudiantes 31 a 60 años ($\bar{x} = 5.46$; $DE = 2.18$) está significativamente más satisfecho que el grupo 24 a 30 años ($\bar{x} = 4.93$; $DE = 2.19$).

Tabla 2. Relación entre la edad y los indicadores de bienestar personal

Grupos de edad / Estadísticos	Qué tan satisfecho esta con...							
	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)
1) 17 a 23								
N	271	271	271	271	271	271	271	271
Media 1	6.27	7.86	6.87	7.78	6.43	6.25	4.93	7.13
Desv. Estand.	1.912	1.748	2.132	1.923	1.814	2.221	2.194	1.718
Desv. Error	0.116	0.106	0.130	0.117	0.110	0.135	0.133	0.104
2) 24 a 30								
N	130	130	130	130	130	130	130	130
Media 2	5.40	7.72	7.05	8.08	6.57	6.12	4.74	7.25
Desv. Estand.	1.967	1.910	1.881	1.680	2.080	2.243	2.318	1.647
Desv. Error	0.173	0.167	0.165	0.147	0.182	0.197	0.203	0.144
3) 31 a 60								
N	143	143	143	143	143	143	143	143
Media 3	5.84	7.31	7.48	7.69	6.59	6.32	5.46	7.29
Desv. Estand.	1.981	1.672	1.760	1.948	1.881	2.200	2.184	1.656
Desv. Error	0.166	0.140	0.147	0.163	0.157	0.184	0.183	0.138
T o t a l								
N	544	544	544	544	544	544	544	544
Media Total	5.95	7.68	7.07	7.83	6.51	6.24	5.02	7.20
Desv. Estand.	1.972	1.780	1.994	1.877	1.896	2.218	2.234	1.684
Desv. Error	0.085	0.076	0.085	0.080	0.081	0.095	0.096	0.072
A N O V A								
Suma de cuadrados (entre grupos)	68082	27650	35512	12.038	3.284	2.975	40375	2.574
Gl	2	2	2	2	2	2	2	2
Media cuadrática	34041	13825	17756	6.019	1.642	1.487	20188	1.287
F	9013	4419	4524	1.713	0.456	0.302	4090	0.453
Sig.	.000*	.012*	.011*	.181	.634	.740	.017*	.636

* Es estadísticamente significativa al nivel de .05

- 1) tu nivel económico de vida?
- 2) tu salud?
- 3) los logros que vas obteniendo en tu vida?
- 4) tus relaciones personales/ familiares?
- 5) lo seguro/a te sentís actualmente?
- 6) sentirte parte de tu barrio?
- 7) tu seguridad futura?
- 8) tu vida en general?

Fuente: elaboración propia del autor.

La tabla 3 muestra las medias y las desviaciones estándar de la satisfacción con los indicadores de bienestar personal considerando las cuatro categorías de tiempo de viajes establecidos: 1) menos de 1 hora; 2) de 1 a 2 horas; 3) de 2 a 3 horas; 4) más de 3 horas. Los valores de las medias obtenidos van desde 4.54 hasta 7.94. Las medias más bajas estuvieron en el indicador de la seguridad futura (grupo 3, de 2 a 3 horas de movilidad), mientras que las medias más altas se observaron en el indicador de: la salud (grupo 2, de 1 a 2 horas de movilidad diaria) y las relaciones personales / familiares (grupo 1, menos de 1 hora de movilidad diaria). En el estadístico de desviación estándar, los puntajes tuvieron en un rango de 1.55 hasta 2.66.

A fin de identificar las diferencias significativas en el grado de satisfacción en los indicadores de bienestar personal según el tiempo de viaje, se realizó una prueba de ANOVA (Tabla 3). Observándose diferencias en los indicadores, de satisfacción con el nivel económico. Las personas que viajan menos de 1 hora tienen una media de 6.10 ($DE = 2.04$) y las que viajan de 1 a 2 horas tienen una media de 6.14 ($DE = 1.79$), siendo significativamente superior a la media de 5.36 ($DE = 5.36$) y 5.27 ($DE = 2.05$) que tienen las personas que se movilizan de 2 a 3 horas y más de 3 horas respectivamente. En cuanto al grado de satisfacción con sentirse parte de tu barrio, en el grupo de personas que se movilizan más de 3 horas ($\bar{x} = 5.42$; $DE = 2.66$) los resultados fueron significativamente inferiores a los otros tres grupos: menos de 1 hora con media de 6.30 ($DE = 2.09$), de 1 a 2 horas con media de 6.39 ($DE = 2.18$), y de 2 a 3 horas con media de 6.16 ($DE = 2.34$).

Tabla 3. Estadísticos descriptivos y ANOVA del tiempo de movilidad diario y los indicadores de bienestar personal

Qué tan satisfecho/a estás con....	N	Media	Desv. Estand.	ANOVA	F	Sig.	
1) tu nivel económico de vida?	1 (menos de 1 hora)	244	6.10	2.04	58.087	5.092	.002
	2 (de 1 a 2 horas)	183	6.14	1.79			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	5.36	1.94			
	4 (más de 3 horas)	48	5.27	2.05			
	Total	544	5.95	1.97			
2) tu salud?	1 (menos de 1 hora)	244	7.76	1.81	22.995	2.439	.064
	2 (de 1 a 2 horas)	183	7.82	1.65			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	7.30	1.74			
	4 (más de 3 horas)	48	7.27	2.03			
	Total	544	7.68	1.78			
3) los logros que vas obteniendo en tu vida?	1 (menos de 1 hora)	244	7.06	1.94	4.326	0.361	.781
	2 (de 1 a 2 horas)	183	7.05	2.11			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	7.00	1.85			
	4 (más de 3 horas)	48	7.35	2.00			
	Total	544	7.07	1.99			
4) tus relaciones personales/familiares?	1 (menos de 1 hora)	244	7.87	1.91	7.020	0.663	.575
	2 (de 1 a 2 horas)	183	7.86	1.87			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	7.54	1.98			
	4 (más de 3 horas)	48	7.64	1.58			
	Total	544	7.83	1.88			
5) tan seguro/a te sentís actualmente?	1 (menos de 1 hora)	244	6.58	1.86	22.860	2.133	.095
	2 (de 1 a 2 horas)	183	6.65	1.70			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	6.09	2.20			
	4 (más de 3 horas)	48	6.17	2.20			
	Total	544	6.51	1.89			
6) sentirte parte de tu barrio?	1 (menos de 1 hora)	244	6.30	2.09	37.958	2.594	.050
	2 (de 1 a 2 horas)	183	6.39	2.18			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	6.16	2.34			
	4 (más de 3 horas)	48	5.42	2.66			
	Total	544	6.24	2.22			
7) tu seguridad futura?	1 (menos de 1 hora)	244	5.07	2.20	35.690	2.402	.067
	2 (de 1 a 2 horas)	183	5.26	2.24			
	3 (de 2 a 3 horas)	69	4.54	2.10			
	4 (más de 3 horas)	48	4.60	2.45			
	Total	544	5.02	2.23			
8) tu vida en general?	1 (menos de 1 hora)	244	7.16	1.73	1.825	0.214	.887
	2 (de 1 a 2 horas)	183	7.23	1.67			

3 (de 2 a 3 horas)	69	7.17	1.65
4 (más de 3 horas)	48	7.35	1.55
Total	544	7.20	1.68

Fuente: elaboración propia del autor.

Para identificar cuales tiempos de viaje tienen diferencias significativas en la satisfacción de los aspectos nivel económico, y sentirse parte de la comunidad, se realizó la prueba *post hoc* de Tuckey (Tabla 4). En la satisfacción con el nivel económico los estudiantes que tienen menos de 1 hora ($\bar{x} = 6.10$; $DE = 2.04$) o entre 1 y 2 horas de movilidad urbana ($\bar{x} = 6.14$; $DE = 1.79$), mostraron mayores valores que los estudiantes que tienen de 2 a 3 horas ($\bar{x} = 5.36$; $DE = 1.94$), o más de 3 ($\bar{x} = 5.27$; $DE = 2.05$). En la variable satisfacción con sentirse parte de tu barrio, manifiestan menor satisfacción aquellos estudiantes que tienen más de 3 horas ($\bar{x} = 5.42$; $DE = 2.66$) de movilidad diaria, en comparación con los otros tres grupos.

Tabla 4. Prueba *post hoc* para los indicadores de bienestar personal y tiempo de viaje

Qué tan satisfecho/a estás con....	Comparaciones múltiples	Diferencia de medias (I-J)	Desv. Error	Sig.
1) Tu nivel económico de vida?	2	-0.044	0.191	.996
	1 3	.736*	0.266	.030
	4	.828*	0.308	.037
	1	0.044	0.191	.996
	2 3	.780*	0.275	.025
	4	.871*	0.316	.031
	1	-.736*	0.266	.030
	3 2	-.780*	0.275	.025
	4	0.091	0.367	.995
	1	-.828*	0.308	.037
	4 2	-.871*	0.316	.031
	3	-0.091	0.367	.995
	2	-0.085	0.216	.980
	1 3	0.144	0.301	.964
	4	0.887	0.349	.055
	Sentirte parte de tu barrio?	1	0.085	0.216
2 3		0.229	0.312	.884
4		.971*	0.358	.035
1		-0.144	0.301	.964
3 2		-0.229	0.312	.884
4		0.743	0.415	.280
1		-0.887	0.349	.055
4 2		-.971*	0.358	.035
3	-0.743	0.415	.280	

Fuente: elaboración propia del autor.

Luego, se registraron las medias obtenidas de las categorías de satisfacción con la movilidad: para cada uno de los indicadores de bienestar personal. Se observaron medias que van desde 4.70 hasta 8.05, (ver tabla 5) lo que muestra medias por encima de los cinco puntos, y una tendencia hacia la satisfacción.

Se obtuvieron diferencias significativas en los indicadores de satisfacción con el nivel económico, la salud, las relaciones personales y familiares, y sentirte parte de tu barrio. Las personas con mayores puntajes de satisfacción con la movilidad, también tienen mayores puntajes de satisfacción con el nivel económico de vida, ($\bar{x} = 6.26$; $DE = 1.80$) que las personas que manifiestan estar muy insatisfecho/a a insatisfecho/a con la movilidad ($\bar{x} = 5.66$; $DE = 2.02$). De forma similar, en la satisfacción con la salud, las personas que están medianamente satisfecho/as a muy satisfecho/as con la movilidad, tienen puntajes mayores ($\bar{x} = 7.85$; $DE = 1.71$) que las personas que se sienten muy insatisfecho/as a insatisfecho/as con la movilidad ($\bar{x} = 7.32$; $DE = 1.94$). En el indicador de la satisfacción con las relaciones personales y familiares, las personas que están medianamente satisfecho/as a muy satisfecho/as con la movilidad, tienen puntajes mayores ($\bar{x} = 7.83$; $DE = 1.87$) que las personas que se sienten ni insatisfecho/as ni satisfecho/as con la movilidad ($\bar{x} = 7.47$; $DE = 1.85$). Por último, en variable satisfacción con sentirte parte de tu barrio, las personas que están medianamente satisfecho/as a muy satisfecho/as con la movilidad, tienen puntajes mayores ($\bar{x} = 6.67$; $DE = 1.78$) que las personas que se sienten ni insatisfecho/as ni satisfecho/as con la movilidad ($\bar{x} = 5.82$; $DE = 2.22$).

Tabla 5. Estadísticos descriptivos y ANOVA de la comparación entre satisfacción con la movilidad y los indicadores de bienestar personal

Qué tan satisfecho/a estas con....	Categorías de satisfacción con la movilidad	N	Media	Desv. Estándar	ANOVA		
					Suma de cuadrados (entre grupos)	F	Sig.
1) tu nivel económico de vida?	de muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	5.66	2.023	56.216	7.399	.001
	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	5.57	2.181			
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	6.26	1.804			
	Total	544	5.95	1.972			
2) tu salud?	de muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	7.32	1.946	26.850	4.289	.014
	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	7.73	1.661			
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	7.85	1.714			
	Total	544	7.68	1.780			

	de muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	7.23	2.074			
3) los logros que vas obteniendo en tu vida?	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	6.75	2.008	16.542	2.088	.125
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	7.12	1.937			
	Total	544	7.07	1.994			
	De muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	7.68	2.182			
4) tus relaciones personales/familiares?	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	7.47	1.851	32.184	4.628	.010
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	8.05	1.680			
	Total	544	7.83	1.877			
	De muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	6.36	2.170			
5) tu vida, ¿qué tan seguro/a te sentís actualmente?	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	6.29	1.766	16.554	2.314	.100
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	6.67	1.781			
	Total	544	6.51	1.896			
	de muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	5.99	2.633			
6) sentirte parte de tu barrio?	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	5.82	2.223	53.795	5.558	.004
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	6.53	1.923			
	Total	544	6.24	2.218			
	de muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	5.05	2.326			
7) tu seguridad futura?	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	4.70	2.048	15.587	1.564	.210
	de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	5.14	2.253			
	Total	544	5.02	2.234			
	de muy Insatisfecho/a a insatisfecho/a	148	7.17	1.860			
8) tu vida en general?	Ni satisfecho/a ni insatisfecho/a	115	6.98	1.752	8.738	1.544	.214

de medianamente satisfecho/a a muy satisfecho/a	281	7.31	1.549
Total	544	7.20	1.684

Fuente: elaboración propia del autor.

Se realizó un análisis de los tipos de movilidad en relación con los indicadores de bienestar personal, para ello se utilizaron los estadísticos descriptivos, ANOVA y prueba *post hoc*. Las medias de los ocho indicadores, considerando el tipo de movilidad, varían desde 4.86 ($DE = 2.21$) en la satisfacción con tu seguridad futura y el uso de 2 medios públicos, por el contrario, el puntaje de media más alto se obtuvo en la satisfacción con tus relaciones personales familiares y el uso de auto particular para movilizarse ($\bar{x} = 8.25$; $DE = 1.52$) (ver tabla 6). Para efecto de análisis no se consideraron las categorías de movilidad particular/remise, ni medio público/remise por la baja frecuencia de casos en cada categoría. Se observaron diferencias significativas en dos indicadores de bienestar personal: satisfacción con tu nivel económico o de vida, con media más alta en el uso de auto particular ($\bar{x} = 6.41$; $DE = 1.73$), y siendo estadísticamente significativa con la movilidad con 2 medios públicos ($\bar{x} = 5.46$; $DE = 1.98$). En la satisfacción con tu salud considerando los tipos de movilidad, múltiples transportes, obtuvo puntajes más altos ($\bar{x} = 8.08$; $DE = 1.51$) que 2 medios públicos ($\bar{x} = 7.42$; $DE = 1.87$).

Tabla 6. Tipo de Movilidad e indicadores de Bienestar Subjetivo

Qué tan satisfecho/a estás con...		1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)
Particular	Media	6.41	7.89	7.65	8.25	6.71	6.59	5.60	7.56
	N	63	63	63	63	63	63	63	63
	Desv. Típica	1.729	1.667	1.677	1.524	1.782	2.137	2.366	1.446
Particular, Remise/a	Media	7.33	4.33	6.67	7.33	5.67	4.67	3.33	7.00
	N	3	3	3	3	3	3	3	3
	Desv. Típica	2.517	3.512	1.155	0.577	4.041	3.512	2.517	3.606
Medio público	Media	5.69	7.53	6.86	7.65	6.41	6.51	4.90	7.15
	N	164	164	164	164	164	164	164	164
	Desv. Típica	2.083	1.904	2.054	1.999	1.899	2.103	2.235	1.743
2 Medios públicos	Media	5.46	7.42	6.95	7.75	6.56	6.02	4.86	7.08
	N	106	106	106	106	106	106	106	106
	Desv. Típica	1.986	1.877	2.058	2.047	2.010	2.276	2.210	1.672
	Media	6.36	7.68	6.98	8.22	6.73	6.31	5.24	7.20

Medio público y particular	N	59	59	59	59	59	59	59	59
	Desv. Típica	1.919	1.686	1.970	1.641	1.628	2.238	2.104	1.627
Medio público, Remise	Media	6.31	8.00	7.08	7.77	6.54	5.46	5.46	7.15
	N	13	13	13	13	13	13	13	13
Múltiples transport	Desv. Típica	1.932	1.441	1.935	1.589	1.330	2.332	1.664	1.463
	Media	6.14	8.08	7.19	7.74	6.39	5.95	4.92	7.19
	N	132	132	132	132	132	132	132	132
Total	Desv. Típica	1.857	1.518	2.027	1.872	1.987	2.273	2.277	1.757
	Media	5.95	7.68	7.07	7.83	6.51	6.24	5.02	7.20
	N	544	544	544	544	544	544	544	544
Tabla de ANOVA ^a	Desv. Típica	1.972	1.780	1.994	1.877	1.896	2.218	2.234	1.684
	Suma de cuadrados	81.188	64.319	34.615	30.202	11.557	57.622	41.726	10.502
Entre grupos	<i>G</i>	7	7	7	7	7	7	7	7
	Media cuadrática	11.598	9.188	4.945	4.315	1.651	8.232	5.961	1.500
	<i>F</i>	3.062	2.974	1.248	1.228	0.456	1.688	1.197	0.526
	Sig.	.004*	.005*	.275	.285	.866	.109	.302	.815
Pruebas post hoc	Comparación	2 medios públicos - Particular	2 medios Públicos - Múltiples Transporte						
	Diferencia de medias (I-J)	-.950*	3.197*						
	Desv. Error	0.310	1.024						
	Sig.	.046	.040						

- 1) tu nivel económico de vida?
- 2) tu salud?
- 3) los logros que vas obteniendo en tu vida?
- 4) tus relaciones personales/ familiares?
- 5) lo seguro/a te sentís actualmente?
- 6) sentirte parte de tu barrio?
- 7) tu seguridad futura?
- 8) tu vida en general?

Fuente: elaboración propia del autor.

6. Discusión

El análisis de resultados dio cuenta que la movilidad urbana muestra relación con el bienestar de las personas, especialmente con el indicador de satisfacción con: el nivel económico (Aziz et al., 2022; Sirgy et al., 2010) con la salud, con las relaciones familiares, con sentirte parte de tu barrio, y la seguridad futura.

La satisfacción con el nivel económico se refiere al aspecto de tener, que es uno los tres elementos/componentes que propuso Allardt (1975) para su definición de bienestar, considerado como la satisfacción de las necesidades relacionadas: tener, amar y ser. Dentro del tener se incluye los ingresos, el nivel de vivienda, el empleo, la salud, y la educación. De igual forma De Vos et al. (2013) identifican cinco formas en que el bienestar subjetivo puede influenciar la movilidad urbana de las personas, dependiendo de las características que este adquiera, y otorgándole un carácter positivo o negativo según la evaluación:

- Viajar puede inducir sentimientos positivos o negativos en un individuo, según el contexto en que se realiza el viaje.
- Las actividades diarias realizadas se pueden distribuir en el espacio permitiendo una activa participación. Observándose que cerca del 70% de los viajes interjurisdiccionales se realizan en transporte público y el 60% del total de estos viajes son por motivo trabajo (Anapolsky, 2020).
- Cuando se realizan actividades complementarias durante el viaje (leer, trabajar, etc.)
- Cuando los viajes son considerados como una actividad en sí, sin otro fin.
- La capacidad de movilizarse y tener acceso sin inconvenientes a los recursos de transporte.

De estas características la segunda y tercera tienen relación directa con el nivel económico.

También se obtuvo relación entre la satisfacción con la movilidad y la edad. Odero et al. (2020) encontró que la movilidad es uno de los principales estimadores de la satisfacción con la vida en EEUU, en todos los grupos de estudiantes y varía con la edad. Por otro lado, De Vos y Alemi (2020) mencionan que los jóvenes adultos pueden elegir vivir en zonas urbanas con cercanía a la infraestructura, en espacios pequeños, con accesibilidad al sistema de transporte público. Según lo reportado por Zornoza Gallego (2019) en un trabajo de Valencia (España), se destaca que la movilidad de los menores y de la población de más edad, es menor y con características de accesibilidad distintas acorde a sus necesidades. Otra característica es que los más jóvenes utilizan medios de transporte privado (taxis, remise) o bicicleta, con más frecuencia que los mayores. Cuando ambos grupos tienen la

misma posibilidad de movilidad una mayor proporción de jóvenes utilizan el transporte público todos o casi todos los días, en comparación con las personas mayores. Como dato específico, las personas mayores de 34 años son más propensas a utilizar el transporte público una o dos veces por semana. En general, los estudiantes jóvenes tienen más movilidad gracias al uso del transporte público, privado y bicicleta.

En lo que respecta a la satisfacción de la movilidad y el sentirse seguro/a al viajar, se puede destacar los proyectos de sistema de Transporte de Alta Capacidad (BRT), mencionados por el Banco de Desarrollo de América Latina (2011), donde los sistemas de transporte son diseñados y operados de manera que puedan proteger y promover la salud (física, mental y bienestar social) y la seguridad de todas las personas, así como mejorar la calidad de vida de la comunidad. Por otro lado, la relación positiva entre ambos indicadores puede deberse a lo que Oviedo y Guzmán (2020) denominan la función social del transporte, es decir, ayuda a favorecer el desarrollo de ciudades más inclusivas, seguras y sostenibles.

En la relación de la edad y satisfacción con la salud, se observó una disminución de satisfacción a medida que aumenta la edad, siendo significativa la diferencia entre el grupo de 18 a 23 años y el grupo de 31 a 60 años. Similar patrón fue observado por Aranda y Horna (2006), quienes destacan que los individuos esperan una disminución en la salud y la habilidad funcional con el incremento de la edad, pero no se obtuvo relación con los aspectos de movilidad que considero la investigación.

En lo que respecta la satisfacción con los logros obtenidos en la vida, se obtuvo un aumento a medida que se incrementa la edad. A este respecto, la teoría de satisfacción de preferencias o teoría del deseo, considera la satisfacción de los deseos o preferencias como estados de situaciones tomados como objetos (Brock, 1998). De manera similar, Fernández-Ballesteros (1998) considera la satisfacción de la vida como un resumen de la evaluación de las metas y logros, que rodea al curso de la vida entera, siendo mayor o mejor percibida por las personas de mayor edad. Agrega este autor que, con el paso de los años, aparecen cambios relacionados con el envejecimiento del cuerpo que hacen que la persona manifieste menor satisfacción con su salud. Por el contrario, los más jóvenes están llenos de altas expectativas y aspiraciones. Estos resultados guardan relación con la mayor satisfacción por lo económico y el logro que se obtuvo cuando las personas tienen un automóvil.

En lo que respecta al indicador de la seguridad futura, esta tiene su máximo valor en el grupo de 31 a 60 años. Amarberti (2021) explica esta situación mediante el enfrentamiento a los grandes retos que orientan la visión del operador del futuro. Este autor también describe que habrá tres generaciones trabajando juntas, que tendrán que coexistir: una generación que trabajará más tiempo porque la edad del retiro se ha extendido, una generación intermedia, y una generación de *millennials*. Las aspiraciones y experiencias de los que han

nacido en la era digital y de los que tienen una vida laboral construida antes de esa era, serán diferentes. Por ejemplo, Japón ya ha votado la jubilación a los 70 años para los trabajadores que se retiran actualmente, y a los 75 años para los que lo hagan a partir de 2025. Esto puede traer repercusiones en el desarrollo de las carreras profesionales. Por otro lado, los trabajadores con más antigüedad serán seguramente los grandes manager del futuro y tendrán grandes aspiraciones en términos de autonomía o de reconocimiento de sus competencias.

En cuanto al tiempo de viaje y la satisfacción con el nivel económico, y el tiempo de viaje y la satisfacción con sentirse parte de tu barrio, se obtuvo que en la satisfacción con el nivel económico los mayores valores fueron en las personas que tienen hasta dos horas de movilidad diaria. Resultado superior a lo reportado por Meydad (2016) desde el Informe Global de Moovit sobre uso del transporte público en 2016 de varias ciudades de América Latina, donde destaca por ejemplo que en la capital argentina posee uno de los tiempos de desplazamiento más bajos de la región con un promedio de 79 minutos por día (ida y vuelta), y casi $\frac{1}{4}$ de las personas le dedican más de dos horas de viaje al día, el 19% manifiesta hacer dos transbordos al día. Estos valores son similares a los registrados en la capital chilena donde las personas dedican en sus desplazamientos un promedio de 84 minutos por día, y de igual casi $\frac{1}{4}$ de las personas le dedican más de dos horas de viaje al día.

De igual forma en la satisfacción con sentirse parte de tu barrio, el puntaje baja significativamente cuando la persona tiene o requiere más de dos horas para movilidad diaria. Este punto de corte puede mostrar la baja en la satisfacción que perciben las personas con ser parte de la comunidad por el incremento significativo del tiempo dedicado a la movilidad diaria. De esta forma, la movilidad cotidiana y sus modos, se relacionan con la satisfacción del vecindario al afectar la percepción de la distancia al trabajo, la escuela, los comercios, etc. (Mohit y Adel, 2014).

Analizando la relación entre la satisfacción con la movilidad, y la satisfacción con sentirte parte de tu barrio, se obtuvo diferencia significativa. La participación activa de la comunidad está estrechamente relacionada con la inclusión social, lo que puede afectar el bienestar (Oxoby, 2009; Sempik et al., 2005). Los niveles más altos de exclusión social se asocian con un menor bienestar (Dahlberg y McKee, 2018). El papel de la inclusión social podría lograrse mediante la participación en grupos de ejercicio físico (Fox et al., 2007), la participación en actividades creativas y sociales (Greaves y Farbus, 2006), la participación en actividades de mejora comunitaria y voluntariado (Liu y Besser, 2003) y la mejora de la calidad de los servicios en los barrios de personas mayores (Cramm et al., 2012). En general, la movilidad residencial se considera tanto como una consecuencia de la satisfacción

residencial, como un proceso que permite mejorarla (Špačková, Dvořáková y Tobrmanová, 2016).

De Vos y Alemi (2020) plantean que los jóvenes adultos pueden escoger vivir en zonas urbanas con atributos de cercanía a la infraestructura, en espacios pequeños con accesibilidad al sistema de transporte público. Para De Vos (2018), el transporte público, es el de menor satisfacción, mientras que los que utilizan el automóvil son los que están más satisfechos. Otra característica es que los *millennials* obtienen su licencia de conducir a edades más avanzadas (Delbosc y Currie, 2013; Thigpen y Handy, 2018), poseen menos automóviles o a menudo viven en un hogar sin vehículos (Clark et al., 2016), conducen menos, viajan de manera más activa o en transporte público (Frändberg y Vilhelmsen, 2011; Garikapati et al. 2016; Kuhnimhof et al., 2012), y potencialmente utilizan servicios de transporte emergentes, como servicios de transporte compartido. Pero se sigue manteniendo que el transporte público tiene un fuerte vínculo con el bienestar de las comunidades y, a su vez, el bienestar tiene un fuerte vínculo con la calidad de vida a nivel individual (Banister, 2011).

En cuanto a la relación entre la mayor satisfacción con la salud y la utilización de múltiples sistemas de transporte – comparativamente con la utilización de dos medios públicos- vale mencionar a Zúñiga López y Allen (2021) quienes aseguran que la comodidad, la confiabilidad, la conectividad son lo más importante para explicar la calidad de vida, porque la percepción de satisfacción se relaciona no solo con un viaje rápido y con conexiones expeditas, sino también con una experiencia de viaje agradable una vez que se está dentro de la unidad de transporte.

7. Conclusiones

La movilidad desde los aspectos considerados, como: tiempo, satisfacción con la movilidad, edad de las personas, y género; mostraron relación sistemática con el indicador de satisfacción con su nivel económico y bienestar personal, lo que abre un sin número de alternativas para ampliar y profundizar en la materia.

La expansión de los centros urbanos se convierte en una situación de múltiples dimensiones y cruza la barrera de la geopolítica pública nacional y regional, requiriendo que se involucren más profesionales de diversas áreas del saber para contribuir al crecimiento de la comprensión del tema destacando la importancia de la vida individual y en comunidad del ser humano.

El aumento de la movilidad permite a las personas realizar tareas fundamentales de forma más fácil y cómoda, como ir a trabajar, acceder a los servicios de salud, asistir a las

universidades y centros de formación, y comprar bienes esenciales, además de otras actividades importantes relacionadas con la recreación y la socialización.

El concepto de movilidad debe abordarse desde una perspectiva multidimensional, especialmente teniendo en cuenta que "la capacidad de salir de casa" puede tener impacto en muchas dimensiones psicosociales.

Los determinantes de la satisfacción con el barrio o la comunidad son muy complejos y los hallazgos en este dominio no son concluyentes. Se ha encontrado que las características del entorno y la calidad del vecindario, las características familiares y las características sociodemográficas, y el comportamiento migratorio, correlacionan significativamente con la satisfacción con la comunidad.

La literatura sobre satisfacción con la comunidad centrada en la edad se ha focalizado generalmente en las personas mayores, consideradas especialmente vulnerables a los cambios en los aspectos físicos, funcionales y sociales de su entorno de vida y a la menor movilidad. Por otro lado, los residentes más jóvenes, generalmente considerados como más móviles y menos apegados a su lugar de residencia, suelen ser pasados por alto en los estudios de satisfacción con la comunidad, con la excepción parcial de los estudiantes en residencias universitarias, cuya satisfacción generalmente se ve afectada principalmente por la calidad de la vivienda y los factores sociales.

La asociación de la movilidad mediante el automóvil y el aumento de la satisfacción con el nivel económico y la menor satisfacción de la salud asociado con el uso de múltiples medios de transporte, proporciona nuevas alternativas para la búsqueda de políticas públicas que mejoren las condiciones de vida de los ciudadanos en sus comunidades.

Una de las principales limitaciones fue la gran diversidad de medios de transporte que usan las personas y la necesidad de recategorizarlos para poder llevar a cabo el análisis de las relaciones con el bienestar y la calidad de vida.

Por otro lado, sería importante poder profundizar en las características que tiene la movilidad de estas poblaciones para conocer las relaciones que puedan surgir con la satisfacción con la vida.

Se recomiendan investigaciones de usen técnicas estadísticas más profundas como análisis de ruta, que pueda dar cuenta de modelos explicativos más robustos.

Referencias

- Allardt, E. (1975). *Att ha, att älska, att vara : om välfärd i Norden*. Lund.
- Amarberti, R. (2021). Gestión de riesgos & Covid-19: imaginar la seguridad del futuro. Industria del futuro. ICSI – *Instituto para una cultura de seguridad industrial*. 25 de marzo 2021. <https://www.icsi-eu.org/es/revista/testimonio-rene-amaberti-seguridad-futuro>
- Anapolsky, S. (2020). *¿Cómo nos movemos en el AMBA? Conclusiones de la evidencia empírica y alternativas post-Covid*. Serie: Documentos de Trabajo del IT N° 18. Universidad de San Martín.
- Aranda, J. I. y Horna, A. V. (2006). Factores asociados a la satisfacción de vida de adultos mayores de 60 años en Lima-Perú. *Universitas Psychologica*, 5(3), 475-486. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revPsycho/article/view/454>
- Aziz, C., Lomas, T. y Mattoli, S. (2022). Well-Being on Prince Edward Island, Canada: A Statistical. Case-Study of Well-Being Related Community Factors. *International Journal of Community Well-Being*. 5, 617–655. <https://doi.org/10.1007/s42413-022-00169-3>
- Banco de Desarrollo de América Latina (2011). *Desarrollo humano y movilidad urbana en América Latina*. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/419>
- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change, *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1538-1546. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009>
- Benza, G. (2012). *Estructura de clases y movilidad intergeneracional en Buenos Aires: ¿el fin de una sociedad de “amplias clases medias”?* Tesis de doctorado. El Colegio de México. Centro de Estudios Sociológicos.
- Brock D. (1998). Medidas de calidad de vida en el cuidado de la salud y la ética médica. En A. Sen y M. C. Nussbaum (Comp.), *La calidad de vida* (pp. 135-181). Fondo de Cultura Económica (México) - United Nations University.
- Brovarone, E., Cotella, G. y Staricco, L. (Eds.). (2021). *Rural Accessibility in European Regions*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003083740>
- Camarero, L., y Oliva, J. (2021). Hidden Disparities in Rural Transition: Cosmopolitanism. Socioeconomic Decline and Accesibilities. *Ager: Revista de estudios sobre despoblación y desarrollo rural*, (32), 65-92. <https://doi.org/10.4422/ager.2021.10>
- Casas, F. (1996). *Bienestar social. Una introducción psicosociológica*. PPU.

- Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., Handy, S., Martin, A. y Reardon, L., (2020). Commuting and wellbeing: a critical overview of the literature with implications for policy and future research. *Transport Reviews*, 40, 5-34. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649317>
- Clark, B., Chatterjee, K. y Melia, S. (2016). Changes to commute mode: The role of life events, spatial context and environmental attitude. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 89, 89-105. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.05.005>
- Cramm, J. M., Van Dijk, A. H. y Nieboer, A., (2012). The Importance of Neighborhood Social Cohesion and Social Capital for the Well Being of Older Adults in the Community. *The Gerontologist*, 53(1), 142–152. <https://doi.org/10.1093/geront/gns052>
- Dahlberg L y McKee, K. J. (2018). Social exclusion and well-being among older adults in rural and urban areas. *Archives of Gerontology and Geriatrics*, 79, 176-184. <https://doi.org/10.1016/j.archger.2018.08.007>
- Delbosc, A. R., y Currie, G. (2013). Causes of youth licensing decline: a synthesis of evidence. *Transport Reviews*, 33(3), 271 - 290. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.801929>
- De Vos, J., Schwanen, T., Van Acker, V. y Witlox, F. (2013). Travel and subjective well-being: a focus on findings, methods and future research needs. *Transport Reviews*, 33(4), 421-442. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.815665>
- De Vos, J. (2018). Do people travel with their preferred travel mode? Analysing the extent of travel mode dissonance and its effect on travel satisfaction. *Transportation research part A: policy and practice*, 117, 261-274. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.034>
- De Vos, J. y Alemi, F. (2020). Are young adults car-loving urbanites? Comparing young and older adults' residential location choice, travel behavior and attitudes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 986-998. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.01.004>
- Fachelli, S. I (2013). ¿La crisis aumenta las diferencias entre estratos sociales?: la medición del cambio social en Argentina. *Empiria. Revista de metodología de ciencias sociales*, (25), 13-46. <https://doi.org/10.5944/empiria.25.2013.3796>
- Fernández-Ballesteros, R. (1998). Quality of Life: Concept and Assessment. En J. Adair, D. Belanger y K. Dion (Eds.). *Advances in Psychological Science* (Vol.1). Psychology Press.

- Fox, K. R., Stathi, A., McKenna, J. y Davis, M. G. (2007). Physical activity and mental well-being in older people participating in the Better Ageing Project. *European Journal of Applied Physiology*, 100(5), 591–602. <https://doi.org/10.1007/s00421-007-0392-0>
- Frändberg, L. y Vilhelmson, B. (2011). More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1235-1244. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.06.004>
- García Calvo, A., Ward, C. y Estevan, A. (1996). *Contra el automóvil - Sobre la libertad de circular*. Editorial Virus.
- Garikapati, V. M., Pendyala, R. M., Morris, E. A., Mokhtarian, P. L., y McDonald, N. (2016). Activity patterns, time use, and travel of millennials: a generation in transition? *Transport Reviews*, 36(5), 558-584. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1197337>
- Greaves, C.J, y Farbus L. (2006). Effects of creative and social activity on the health and well-being of socially isolated older people: outcomes from a multi-method observational study. *Journal of the Royal Society for the Promotion of Health*, 126(3), 134-142. <https://doi.org/10.1177/1466424006064303>
- Gutiérrez Puebla, J. (2009). “Spillovers” regionales de las infraestructuras de transporte: un enfoque basado en indicadores de accesibilidad, Curso de Verano de la Granja. Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid.
- Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista de la CEPAL*, (122). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42036-transporte-publico-bienestar-desigualdad-cobertura-capacidad-pago-la-ciudad>
- International Wellbeing Group. (2013). Personal Wellbeing Index Manual: (5th Edition). Retrieved from <http://www.acqol.com.au/instruments#measures>
- Kagermeier, A. (2007). *Estructura urbana y movilidad vial*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.
- Kesselring, S. (2006). Pioneering mobilities: new pattern of movement and mobility in a new world. *Environment and Planning*, 38, 269–279. <https://doi.org/10.1068/a37279>
- Kühn, M. (2015). Peripheralization: Theoretical concepts explaining socio-spatial inequalities. *European Planning Studies*, 23(2), 367-378. <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.862518>

- Kuhnimhof, T., Buehler, R., Wirtz, M., y Kalinowska, D. (2012). Travel trends among young adults in Germany: Increasing multimodality and declining car use for men. *Journal of Transport Geography*, 24, 443–450. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.018>
- Li, Y. (2023). Vehicle ownership, sustainable mobility and well-being in rural China. *Environment, Development & Sustainability*, 26, 12545–12568 (2024). <https://doi.org/10.1007/s10668-023-03890-x>
- Liu, A. Q., y Besser, T. (2003). Social capital and participation in community improvement activities by elderly residents in small towns and rural communities. *Rural Sociology*, 68(3), 343–365. <https://doi.org/10.1111/j.1549-0831.2003.tb00141.x>
- Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47(1), 75–88. [https://doi.org/10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](https://doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8)
- Mattioli, G. (2017). "Forced car ownership" in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion*, 5(4), 147-160. <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>
- Merlin, P. (1991). *Géographie. économie et planification des transports*. PUF.
- Meydad, Y. (12 de diciembre de 2016). *Informe Global de Moovit sobre uso del transporte público en 2016*. http://moovit.me/moovit_global_report_2016
- Milbourne, P. y Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 193–216. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1107>
- Mohit, M. y Mubarak Al-Khanbashi Raja, A. M. (2014). Residentia Satisfaction – Concept, Theories and Empirical Studies. *Planning Malaysia Journal*, (3), 47-66. <https://doi.org/10.21837/pm.v12i3.131>
- Mokhtarian, P. L. (2019). Subjective well-being and travel: retrospect and prospect. *Transportation*, 46, 493–513. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9935-y>
- Nel-lo, O. (1996). Els confins de la ciutat sense confins. Estructura urbana i límits administratius de la ciutat difusa. En A. Castañer, M. Falgueras y J. Vicente (Eds.), *La ciutat difusa i les perifèries: Experiències de planificació i gestió* (pp. 55–72). Universitat de Girona.

- Nel lo, O. (2002). *Cataluña. ciudad de ciudades*. Milenio
- Observatorio de Movilidad Urbana (2010) de CAF. *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina (2011)*. Banco de Desarrollo de América Latina.
- Odero, A., Chauvel, L., Hartung, A., le Bihan, E. y Baumann, M. (2020). Life Satisfaction and mobility: Their associations with career attitudes, and health-related factors among postgraduates having studied in universities intra EU and outside EU. *BMC Public Health*, 20(3), <https://doi.org/10.1186/s12889-019-7913-8>
- Oliva, J. (2010). Rural Melting-pots. Mobilities and Fragilities: Reflections on the Spanish Case. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 277-295. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00516.x>
- Osti, G. (2010). Mobility Demands and Participation in Remote Rural Areas. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 296-310. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00517.x>
- Oviedo, D. y Guzman, L. A. (2020). Should Urban Transport Become a Social Policy? Interrogating the Role of Accessibility in Social Equity and Urban Development in Bogotá. Colombia. En D. Oviedo, N. V. Duarte y A.M.A, Pinto (Eds.), *Urban Mobility and Social Equity in Latin America: Evidence, Concepts, Methods* (pp. 11-32, Vol 12.). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120200000012005>
- Oviedo, D. y Sabogal, O., (2020). Unpacking the connections between transport and well-being in socially disadvantaged communities: Structural equations approach to low-income neighbourhoods in Nigeria. *Journal of Transport & Health*, 19, 100966. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100966>
- Oxoby, R. J. (2009). Understanding social inclusion, social cohesion, and social capital. *International Journal of Social Economics*, 36(12), 1133-1152. <https://doi.org/10.1108/03068290910996963>
- Reardon, L., Mahoney, L., Guo, W., (2019). Applying a subjective well-being lens to transport equity. En K Lucas, K. Martens, F. Di Ciommo y A. Dupont-Kieffer (Eds.), *Measuring Transport Equity* (pp. 205-215). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-8148181.00013-5>
- Salom, J. y Albertos, J. M. (2010): Densidad de la red viaria y forma urbana: Delimitación del espacio urbano en ocho aglomeraciones españolas. En J. M. Feria Toribio y J. M. Albertos Puebla (Coords.), *La ciudad metropolitana en España: Procesos urbanos en los inicios del siglo XXI* (pp. 49-94). Thomson Reuters.

- Schafer. A. y Victor. D. (2000). The future mobility of the world population. *Transportation Research Part A*, 34(3), 171–205. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(98\)000718](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(98)000718)
- Sempik, J., Aldridge, J. y Becker, S. (2005). *Health, Well-being and Social Inclusion: Therapeutic Horticulture in the UK*. The Policy Press.
- Sirgy. M. J., Rahtz. D., Cicic. M. y Underwood. R. (2000). A method for assessing residents' satisfaction with community-based services: A quality-of-life perspective. *Social Indicators Research*, 49, 279–316. <https://doi.org/10.1023/A:1006990718673>
- Sirgy, M. J., Widgery, R.N., Lee, D. J. y Yu, G. B. (2010). Developing a Measure of Community Well-Being Based on Perceptions of Impact in Various Life Domains. *Social Indicators Research*, 96, 295–311. <https://doi.org/10.1007/s11205-009-9479-9>
- Špačková, P., Dvořáková, N. y Tobrmanová, M. (2016). Residential Satisfaction and Intention to Move: The Case of Prague's New Suburbanites. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 98(4), 331–348. <https://doi.org/10.1111/geob.12108>
- Thigpen, C. y Handy, S. (2018). Driver's licensing delay: A retrospective case study of the impact of attitudes, parental and social influences, and intergenerational differences, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 111, 24-40. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.002>
- Tinkler, L., y Hicks, S. (2011). *Measuring subjective well-being*. Office for National Statistics UK. <http://www.ons.gov.uk/ons/index.html>
- Tonon, G. *Desigualdades urbanas: una mirada acerca de la calidad de vida comunitaria, la movilidad urbana y el bienestar personal*. Programa LOMASCYT de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora. (2023-2025).
- Urbano. P. y Sánchez Gutiérrez. J. I. (2014). Bienestar, automóvil y motorización. *Economía, Población y Desarrollo*, 4(19), 3-30. <https://doi.org/10.20983/epd.2014.19.1>
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- Veenhoven, R. (2000), Why social policy needs subjective indicators? En F. Casas y C. Saurina (Eds.), *Proceedings of the Third Conference of the ISQOLS (pp. 807-817)*. Universidad de Girona.
- Zahavi. Y. (1974). *Travel time budgets and mobility in urban areas (Report prepared for the U.S. Department of Transportation and the Ministry of Transport of Federal Republic of Germany)*. http://www.surveymarchive.org/Zahavi/TravelTime_Budgets.pdf

- Zornoza Gallego, C. (2019). Pautas de movilidad e impacto de la dispersión urbana: análisis de la provincia de Valencia a partir de nuevas fuentes de datos. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (82). <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2773>
- Zúñiga López, A. y Allen, J. (2021). Medición de percepción de la calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica. *Infraestructura Vial*, 23(42). <http://dx.doi.org/10.15517/iv.v23i42.45135>