



Revista sobre estudios e investigaciones del saber académico

Página Web: <https://revistas.uni.edu.py/index.php/rseisa>



Artículo de Investigación / *Research Article*

Movilidad cotidiana en barrios de relocalización de la ciudad de Encarnación. Caso de los barrios San Pedro y San Isidro.

Daily mobility in relocation neighborhoods of the Incarnation city. Case of the San Pedro and San Isidro neighborhoods

Alba María Fernández Fernández ¹

<https://orcid.org/0000-0001-7068-5509>

¹Universidad Nacional de Itapúa, Encarnación, Paraguay. almarfer@gmail.com

INFORMACION SOBRE ARTICULO

Palabras Clave:

Ciudad
Desarrollo
Movilidad
Necesidades Cotidianas
Vehicular

RESUMEN

La investigación consiste en la revisión bibliográfica y el estudio de casos de la movilidad de la población de los barrios San Pedro y San Isidro de la ciudad de Encarnación, localizados en la periferia y dependientes de las oportunidades del casco céntrico. Tiene por objetivo estudiar los factores que influyen en la movilidad cotidiana y permitan fomentar el desarrollo en el medio urbano. La metodología descriptiva explicativa, con aplicación de cuestionarios y entrevistas a la población de más de 18 años que se moviliza, con observación, medición y observación participante. El estudio muestra como resultado que las necesidades cotidianas de movilidad de la población aumentan por no estar resueltas en los barrios. Requiriéndose mayores desplazamientos vehiculares para satisfacerlas lo que implica tiempo y dinero a más de dependencia de servicios en otras áreas de la ciudad.

Keywords:

City
Development
Mobility
Everyday Needs
Vehicular

ABSTRACT

The research consists of a bibliographical review and study of cases of the mobility of the population of the San Pedro and San Isidro neighborhoods of the Incarnation city, located on the periphery and dependent on the opportunities of the downtown area. Its objective is to study the factors that influence daily mobility and promote development in the urban environment. The explanatory descriptive methodology, with the application of questionnaires and interviews to the population over 18 years of age that is mobilized, with observation, measurement and participant observation. As a result, the study shows that the daily mobility needs of the population increase because they are not resolved in the neighborhoods. Requiring greater vehicular displacements to satisfy them, which implies time and money in addition to dependence on services in other areas of the city.

Historial del Artículo

Fecha de Recepción: 18/01/2025

Fecha de Aprobación: 24/04/2025

Fecha de Publicación: 08/05/2025

Área del conocimiento: Ciencias Sociales.

Autor de correspondencia

Email: almarfer@gmail.com (Alba María Fernández Fernández)

<https://doi.org/10.70833/rseisa19item666>

Conflictos de Interés: Los autores declaran no tener conflicto de interés de ningún tipo.

Este es un artículo de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons CC-BY. Licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Citación recomendada: Fernández-Fernández, A. M. (2025). Movilidad cotidiana en barrios de relocalización de la ciudad de Encarnación. Caso de los barrios San Pedro y San Isidro. Revista sobre estudios e investigaciones del saber académico (Encarnación), 19(19): e2025005

Introducción.

El artículo es parte de un trabajo de investigación en la que se realizó un análisis de los factores que intervienen en la movilidad urbana entre los barrios de relocalización, y la trama urbana (en especial el casco céntrico) de la ciudad de Encarnación, Paraguay que ha sido realizado para obtener el grado de Doctor en el Programa de Doctorado en Gestión Ambiental cofinanciado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y la Universidad Nacional de Itapúa (UNI).

La hipótesis planteada en la investigación es que la movilidad cotidiana urbana influye positivamente en el desarrollo de la ciudad (Cruz-Muñoz, 2018; Jirón, 2009). Considerando lo anterior, el estudio se centra en el significativo cambio de la movilidad cotidiana en la ciudad de Encarnación Paraguay tras la transformación a que fue sometida por causa del aumento de la cota del embalse generado en el río Paraná por la construcción de la represa hidroeléctrica de Yacyretá lo que ocasionó la modificación del ejido urbano con la construcción de barrios destinados a la relocalización de la población afectada en áreas de la periferia de la trama existente, con la consecuente modificación de la infraestructura vial y de interconexión hacia los mismos (Entidad Binacional Yacyretá, Plan de Terminación de Yacyretá, 2011; Ecosistema Urbano, 2016). La ciudad de Encarnación ha sufrido una gran transformación urbana producida por la inundación del embalse consecuencia del represamiento del río Paraná para la construcción de la represa hidroeléctrica de Yacyretá, lo cual causó el crecimiento en superficie de la ciudad, debido a la conformación de nuevos barrios para la relocalización de población afectada por el embalse en sectores no ribereños, en áreas de la periferia (Brites, 2015). Esta transformación urbana provoca además de la inundación de una gran área ribereña de la ciudad que debió ser relocalizada en otras áreas (Thomas, 2013), extendiéndose la superficie urbanizada, lo que hace además que el casco céntrico o antiguo quede rodeado de agua debido a la presencia de arroyos en el área y apartado de los barrios periféricos de relocalización.

El crecimiento del sistema urbano genera muchas veces nuevas áreas pobladas dispersas y alejadas del núcleo central, no muestre un nivel óptimo de desarrollo, lo cual induce al aumento de los procesos de movilidad cotidiana, con mayores distancias y tiempos de desplazamiento (Hernández, 2008). La fragmentación urbana es una realidad

en la mayoría de las ciudades latinoamericanas y tiene relación con la desigualdad de oportunidades y la distribución espacial (Jirón, 2009). Este efecto se visualiza en la dispersión de las nuevas áreas urbanizadas que generan crecimiento y no verdadero desarrollo urbano como ocurre en la ciudad de Encarnación.

Entender la ciudad como objeto de estudio.

Una ciudad es “un territorio compartido por un gran número de personas en una superficie relativamente pequeña” (Glaeser, 2008). Pensar en la ciudad como sistema complejo requiere para analizar las relaciones, así como las interacciones que se dan para determinar causas y efectos de lo que en ella sucede.

La ciudad es un sistema complejo y dinámico en el que se produce el intercambio de productos y servicios desde y hacia el propio sistema para resolver las necesidades de quienes la habitan (Vasconcellos, 2010), requiriendo para ello procesos de movilidad. De lo cual se deduce que las necesidades cotidianas de movilidad por parte de la población y su resolución son un elemento importante en la dinámica urbana la cual deviene en su progreso y desarrollo.

Movilidad en la ciudad

Según Wee (2012), la movilidad es un gran reto de la vida urbana actual debido a que es indicador de salud, evolución y poblamiento, base de la economía, a más de un derecho. Así es como actualmente la movilidad se piensa como las opciones de traslado que tienen las personas para acceder a bienes y servicios (Cabrera y Velásquez, 2015), resolver sus necesidades y canalizar intereses (CEPAL, 2020). Esto indica que la movilidad propicia el desarrollo.

La llamada movilidad cotidiana se refiere a los desplazamientos diarios y cíclicos entre dos lugares (Miralles-Guasch, y Cebollada, 2009). Con lo que las necesidades principales de movilidad cotidiana de la población están relacionadas con actividades socioeconómicas (Goldemberg y Villanueva, 2008).

La CEPAL, 2020 afirma la utilidad de utilizar como instrumento para el análisis de la movilidad cotidiana la matriz de origen-destino para mostrar los movimientos frecuentes de la población. El destino del desplazamiento cotidiano de la población se realiza hacia áreas de la ciudad o la región que proporcionan los servicios y oportunidades que no están disponibles en las propias áreas habitadas.

Movilidad y desarrollo urbano

En su estudio sobre movilidad y desarrollo urbano, Rosas, Calderón y Jiménez (2022), sostienen que el crecimiento urbano, comprende también un aumento vehicular en el área urbana. Esto se da por la necesidad de desplazamientos de la población hacia las áreas en las que satisfacen sus necesidades, las cuales están dispersas en el territorio. Así también para Fernández (2020), el estudio de la movilidad es útil para buscar el desarrollo urbano y territorial ya que a través de ella se posibilita visibilizar aspectos importantes para ser utilizada para mejorar la gestión e intervención en el territorio y lograr un verdadero desarrollo.

Con respecto al desarrollo del sistema urbano se advierte que la fragmentación urbana es una realidad en la mayoría de las ciudades latinoamericanas y tiene relación con la desigualdad de oportunidades y la distribución espacial (Jirón, 2009; García, 2008). Regionalmente el modelo de desarrollo de las ciudades argentinas se refleja por la expansión de baja densidad (Aón, Giglio y Cola, 2017). En el caso de la ciudad de Encarnación la relocalización hacia las afuera de la ciudad funciona habilitando nuevos fragmentos de urbanizaciones, con la extensión de la mancha urbana hacia áreas periféricas, alejadas de sus lugares de origen (Brites, 2015).

Lograr una ciudad integrada y conectada es un objetivo del plan de desarrollo para Encarnación 2016 – 2030, lo cual apunta a la transformación de la huella urbana de Encarnación, mejorar las vías de movilidad y accesibilidad, así como el transporte para integrar las distintas áreas la ciudad dando posibilidad de acceder a servicios y equipamientos con un modelo de ciudad más inclusiva, equilibrada y socialmente cohesionada (Ecosistema Urbano, 2016).

Esta conectividad se logra con la facilidad de acceso a todos los sectores de la ciudad, lo cual requiere optimizar la movilidad y atender a que el transporte terrestre primordialmente utilizado para realizar gran parte de los desplazamientos por la ciudad en la vida cotidiana, con medios vehiculares y no vehiculares (Páez, 2020). Un concepto de interés es el expresado por (Krüger, 2010) alusivo a los estándares de movilidad que se refiere al uso y al modo del transporte, atendiendo a que dentro de un área urbana se realizan desplazamientos de un lugar a otro, así como a la cantidad de desplazamientos diarios. Se caracterizan los flujos de transporte y las conexiones funcionales dentro de la estructura de la urbanización.

También afirman Jakovcevic, Franco, Caballero, & Ledesma (2015), que la elección del modo de transporte se basa en la utilidad del servicio, con la decisión de qué modo de transporte emplear en base a los costos, la rapidez u optimización y la facilidad del servicio.

Caso de los barrios San Pedro y San Isidro de la Ciudad de Encarnación

Los dos barrios tomados como objeto de estudio corresponden a los barrios de relocalización con mayor población e infraestructura construidos en Encarnación por la Entidad Binacional Yacyretá para reasentar a la población afectada por el embalse.

El barrio San Pedro está ubicado al norte de la trama urbana separado de la misma por el arroyo Mboi Ca'ë y unido por un puente que continúa la ruta nacional N° 1 y por otro que lo une al barrio Padre Bolik. Tiene 1972 viviendas (7 etapas habitacionales) con: servicios básicos, equipamientos sociales comunitarios y equipamientos recreativos municipales (EBY, 2011).

El barrio San Isidro se ubica próximo al puente internacional, al sur de la trama y conectado con la misma a través de la Avenida que va al santuario de Itacuí. Tiene 1661 viviendas construidas en 7 etapas (EBY, 2011). Siendo su camino de conexión a la ciudad de Encarnación a través del llamado Tupasy Rape, que es el camino al santuario de la Virgen de Itacuí y de la Avenida Internacional que va al puente San Roque.

Estos nuevos barrios quedan vinculados con los antiguos barrios por puentes sobre los subembalses que envuelven a la ciudad de Encarnación por estar rodeada de arroyos o, por nuevas vías (Brites, 2015).

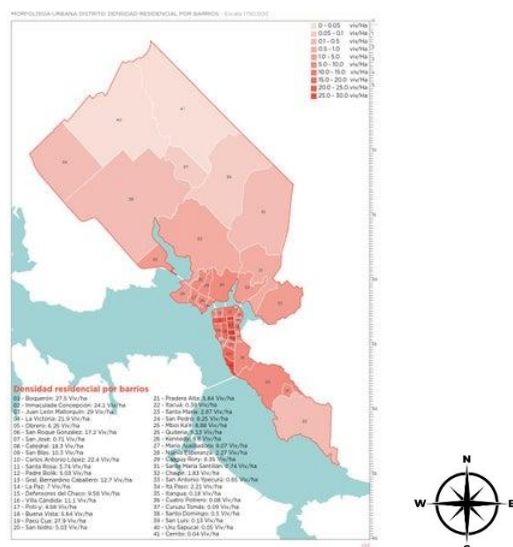
El estudio analiza el aumento de la movilidad cotidiana desde los barrios de relocalización de San Pedro y San Isidro, como origen hacia áreas céntricas de la ciudad de Encarnación tomadas como destino para la práctica de sus actividades cotidianas y la satisfacción de sus necesidades.

Materiales y Métodos

Descripción del lugar de la investigación

La investigación se desarrolló en los barrios de San Pedro y San Isidro de la ciudad de Encarnación. Mostrándose en la figura 1 con un círculo azul el barrio San Pedro y con un círculo negro el barrio San Isidro.

Figura 1
Barrios de la ciudad de Encarnación



Fuente: Ecosistema Urbano (2016).

Enfoque, diseño y tipo de investigación

Se realizó un estudio descriptivo explicativo con un enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo), no experimental y transversal para investigar las propiedades del objeto de estudio (Hernández, Fernández, Baptista, 2006).

Aplicación de Instrumentos y Técnicas de Recolección de Datos

Se aplicaron las técnicas de la observación directa, así como cuestionarios estructurados con formularios físicos (Hernández et al., 2006). Se realizaron encuestas y entrevistas a la población para obtener la información primaria con datos de los procesos de movilidad cotidiana. Mientras que la información secundaria se obtuvo de la bibliografía y el estudio de casos similares.

Fue realizado un relevamiento con la observación periódica trimestral de la movilidad cotidiana vehicular y peatonal de los pobladores de más de 18 años en los accesos a los barrios objeto de estudio entre los meses de julio de 2018 a febrero del 2020, con los criterios de observación principales del destino del desplazamiento y el motivo, así como de la frecuencia de los desplazamientos.

Población y muestra

La población en estudio se compuso de los pobladores de más de 18 años residentes en los barrios estudiados que se movilizan cotidianamente de modo vehicular y peatonal.

La muestra fue de 100 pobladores, 60 del barrio San Pedro y 40 del barrio San Isidro, decisión tomada en base a

estudios que muestran que la zona presenta familias con estructura y características similares (EBY, 2011).

Resultados

Movilidad cotidiana

En consideración a que la movilidad cotidiana de la población desde su vivienda hasta el lugar de realización de algunas actividades tanto diarias como periódicas como indican Goldemberg y Villanueva (2008), que están relacionadas con actividades socioeconómicas. Las principales necesidades de movilidad cotidiana de la población encuestada se presentan en la tabla 1.

Tabla 1

Necesidades de movilidad de la población

Necesidades de movilidad cotidiana	B° San Isidro (%)	B° San Pedro (%)
De trabajo	67	83
De educación superior	48	44
De aprovisionamiento	32	20
De familia	21	16
De recreación	30	18
Varias	5	9

Fuente: Elaboración propia (2025).

La tabla 1 muestra las principales necesidades de movilidad de la población vinculadas a la satisfacción de necesidades básicas en los aspectos de las actividades cotidianas.

El transporte terrestre sirve para desplazarnos por la ciudad en la vida cotidiana, empleándose para ello medios vehiculares y no vehiculares (Páez, 2020). La elección del medio y modo de transporte se realiza atendiendo a la rapidez y comodidad del desplazamiento (Mazarío, 2016).

La tabla 2 presenta los modos de movilidad y transporte utilizados por la población encuestada.

Tabla 2

Modos de movilidad y tipo de uso

Modos de movilidad	(%)	Tipo de dominio	(%)
Medios vehiculares	90	Transporte privado	52
Medios no vehiculares	10	Transporte público	38

Fuente: Elaboración propia (2025).

Medios de movilidad cotidiana de la población encuestada según el tipo de dominio y uso de los mismos.

De las planillas de observación se resume que los principales medios de movilidad y transporte privado utilizados en los barrios son en orden de importancia la motocicleta, el vehículo tipo camioneta, el motocarro y el camión de 2 ejes.

Ecosistema Urbano (2016), afirma que la elección del modo y medio de transporte se da en consideración a la rapidez y comodidad del desplazamiento. Análogamente el estudio de Jakovcevic, et al. (2015), muestra que la elección del modo de transporte se basa en la utilidad del mismo, con la decisión de qué modo de transporte emplear en base a los costos, la rapidez u optimización y la facilidad del servicio.

El acceso a los servicios, provisiones y oportunidades laborales es fundamental en la vida cotidiana de la población rural, y acceder a ellos muchas veces implica movilizarse hacia áreas circundantes más o menos próximas, siendo la elección del destino el sitio que resuelva estas necesidades (Cerón, 2018).

En la tabla 3 se presentan los principales destinos de desplazamiento.

Tabla 3

Destinos de desplazamiento

Necesidades de movilidad cotidiana	B° San Isidro (%)	B° San Pedro (%)
Casco céntrico	47	44
Barrios sobre ruta 1	18	33
Barrios sobre ruta 6	8	12
Otros destinos	27	11

Fuente: Elaboración propia (2025).

Según las encuestas y las observaciones el principal destino de los desplazamientos es el casco céntrico, que provee de los servicios públicos a la población, con los siguientes destinos los vinculados a las rutas de acceso, donde se dan las actividades económicas secundarias.

Los desplazamientos cotidianos tienen como destino las áreas de la ciudad con oportunidades, servicios y equipamientos necesarios para la satisfacción de necesidades de la población localizadas en áreas más antiguas de la ciudad (Fernández, 2021).

Discusión

El estudio de la movilidad cotidiana demuestra que las principales necesidades de desplazamiento están relacionadas con satisfacer las necesidades básicas, las cuales están ligadas en gran medida con actividades

socioeconómicas (Goldemberg y Villanueva, 2008). En relación a lo cual Mazarío (2016), añade que las personas con una actividad económica laboral estable se desplazan más.

Al ser una movilidad vinculada a las actividades cotidianas se verifica que es realizada varias veces al día o con frecuencia, lo cual influye en la elección del medio de transporte que se prioriza por la eficiencia en tiempo, comodidad y costo. Así es que el nivel de ingresos y la edad condicionan el medio de movilidad y transporte usado para desplazarse cotidianamente, con la prueba de que los adultos con menores ingresos utilizan principalmente el transporte público, mientras que los jóvenes sin ingresos o con bajos ingresos caminan y que los adultos con mayores ingresos emplean el vehículo privado mientras que las jóvenes con ingresos utilizan la motocicleta (Ecosistema Urbano, 2016). Respecto a los destinos de los desplazamientos cotidianos se percibe la atracción hacia áreas de la ciudad con servicios, equipamientos y oportunidades para la satisfacción de las necesidades básicas de la población, tal como indica Fernández, (2021), los desplazamientos cotidianos tienen como destino las áreas localizadas en los sectores más antiguos de la ciudad que brindan lo necesario para la satisfacción de necesidades de la población.

Conclusiones.

Las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes de los barrios de San Pedro y San Isidro muestran un modelo esperado al responder a la hipótesis inicial de la investigación de que la movilidad cotidiana urbana influye en el desarrollo de la ciudad (Cruz-Muñoz, 2018; Jirón, 2009), al demostrar que el aumento de las posibilidades y la capacidad para movilizarse, ayuda a resolver las necesidades de la población aunque obliga a desplazarse continuamente por no tener el desarrollo suficiente en los barrios en comparativa con otras áreas de la ciudad.

Respecto al objetivo general de investigación se comprueba que las oportunidades especialmente las laborales, educativas, recreativas y comerciales, así como los servicios y equipamientos alejados de los barrios en estudio, implican un desarrollo insuficiente de las nuevas áreas urbanizadas y muestran una escasa planificación del crecimiento y desarrollo urbano, conllevando el aumento de las necesidades cotidianas de movilidad.

La movilidad cotidiana observada a través de los desplazamientos de la población de los barrios de San Isidro

y San Pedro muestra la importancia del Casco Céntrico de la ciudad de Encarnación, como el lugar más atractivo donde se desarrollan los servicios públicos y las amenidades de la ciudad. Los sucesivos destinos cotidianos de movilidad son los barrios adyacentes a la ruta 1 y la ruta 6^{ta} por sus oportunidades especialmente laborales y de aprovisionamiento.

El valor de la movilidad, en tanto factor de desarrollo y mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de los barrios, podría determinarse con la distribución territorial de servicios y el incremento de oportunidades como el empleo, para mejorar el ingreso familiar, el comercio, la educación y la salud en áreas próximas, como oportunidades de desarrollo integral de la comunidad.

Referencias.

Brites, WF (2015). La ciudad de Encarnación, Paraguay. Intervención Urbana a gran escala y nuevos procesos socio-espaciales. Chasqui. *Revista Latinoamericana de Comunicación*. (130), 33-52.

Cabrera-Arana, Gustavo; Velásquez-Osorio, Natalia; Orozco-Arbeláez, Ariel, (2015). Movilidad: Aporte para su discusión. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*; 33(3): 429-434.

CEPAL. (2020). Descripción de los conceptos utilizados en el estudio del desplazamiento interno de la población: migración interna, movilidad cotidiana y segregación residencial. CEPAL.

Cerón Aparicio, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano. *Región y sociedad*, 30(71), 1-28

Cruz-Muñoz, Fermín, (2018). Reseña libro La movilidad urbana: dimensiones y desafíos. *Revista Eure* (Santiago), 44 (133), 277-281

Ecosistema Urbano. (2016). Documento final: Plan de Desarrollo Sostenible Encarnación más 2016-2030. <https://ecosistemaurbano.com/es/>

Entidad Binacional Yacyretá, (2011). PTY Plan de Terminación de Yacyretá 1-322. <https://www.eby.gov.py/pty/>

Fernández Fernández, Alba María (2020). Estudio de la movilidad y accesibilidad al casco céntrico de la ciudad

de Encarnación desde los barrios de relocalización de San Pedro, San Isidro, Buena Vista y Arroyo Porá. (Doctoral dissertation, Universidad Nacional de Itapúa).

Fernández-Fernández, A-M (2021). Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación Paraguay. *Revista de arquitectura (Bogotá)*. 23-1.34-42

García Palomares, Juan Carlos (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *EURE (Santiago)*, 34(101), 5-24.

Glaeser, (2008). Ciudades, aglomeración y equilibrio espacial. Ed OUP Oxford.

Goldemberg, José y Villanueva, Luz, (2008). Energía, Meio ambiente e desenvolvimento, 2-33. Edusp/Cesp, Sao Paulo.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). Metodología de la investigación (4^a ed.). McGraw-Hill Interamericana Editores.

Hernández Moreno, Silverio, (2008). Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo. *Espacios Públicos*, 11 (23), 298-307.

Jakovcevic, A., Franco, P., Caballero, R., & Ledesma, R. (2015). Determinantes Psicológicos de las Conductas de Movilidad: Un Estudio de Revisión. *Revista Argentina de Ciencias del Comportamiento*, 7(2), 59-77.

Jirón Martínez, Paola (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad.

Krüger, Ralph, (2010). Diferentes patrones de movilidad en el área metropolitana de Buenos Aires. Una perspectiva desde las urbanizaciones suburbanas. *Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* 2010 (14)

Mazarío Díez, J. L. (2016). Priorización de proyectos mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de València).

Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*.

Páez, Gabriel, (2020). Tipos de transporte: Guía definitiva para entender los medios de movilidad.

Rosas Ferrusca, F. J., Calderon Maya, J. R., & Jiménez Sánchez, P. L. (2022). Movilidad y desarrollo urbano: una revisión de los factores estratégicos de su gobernanza y sostenibilidad.
DOI:<https://doi.org/10.20983/epd.2022.70.1>

Thomas, O. A. (2013). Transformaciones de Posadas (Argentina), Encarnación (Paraguay) y otras ciudades aledañas derivadas de la construcción del Complejo Hidroeléctrico Yacyretá. *Cuaderno urbano*, 15(15), 0-0.

Vasconcellos, Eduardo (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF.

van Wee, B. (Ed.). (2012). Keep moving, towards sustainable mobility. The Hague: RLI Council/EEAC Eleven International Publishing