

LA MOVILIDAD URBANA EN LOCALIDADES CABECERA DEL CORREDOR SUDOESTE DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Jimena Dmuchowsky
IMHICIHU - CONICET
FADU - UBA

Introducción

En las últimas décadas del siglo XX y las primeras del siglo XXI la cuestión de género ha ingresado en las agendas de investigación académica y de las políticas públicas del mundo occidental, visibilizando temas que no habían sido considerados ni debatidos e incorporando las opiniones de personalidades de identidad femenina. En este sentido, en los últimos años del presente siglo comenzó a problematizarse con mayor cantidad y tipologías de estudios la cuestión de la movilidad en grupos diferenciados por edad, condiciones físicas, género, etc., reconociendo así la necesidad de entender que las poblaciones son heterogéneas, con características que los definen e inciden en sus comportamientos. A su vez, en el campo disciplinar de la movilidad, el entendimiento de la movilidad de las mujeres, concentrándose en sus motivos, se ha convertido en objeto de numerosas investigaciones, a fin de intentar comprender y elaborar patrones que expliquen sus conductas (Jirón, 2017; Jirón y Zunino, 2017; Gutiérrez y Pereyra, 2018).

En Argentina, si bien se observa la difusión de trabajos con perspectiva de género en diversas disciplinas, en el caso del planeamiento urbano y más particularmente en el campo de la movilidad se registra una limitada presencia de estudios. Es importante resaltar el hecho de que existen numerosos colectivos feministas trabajando la cuestión urbana desde dicha perspectiva. Sin embargo, en el ámbito académico, se han publicado pocas investigaciones que reflejen los problemas a los que se enfrentan las mujeres al momento de desplazarse

y al ejercer su derecho a la ciudad en ámbitos urbanos, especialmente en los espacios públicos.

Esta ausencia o presencia limitada de estudios con perspectiva de género no es excluyente dentro de las disciplinas ligadas al urbanismo, la planificación urbana o la movilidad. La invisibilización de los roles femeninos o de los trabajos realizados por mujeres ha sido una característica generalizada en todas las disciplinas tales como la arquitectura, el diseño, el arte, entre otras; es por ello que al momento de emprender una investigación, los antecedentes resultan insuficientes. A partir de allí, dentro de la epistemología feminista se refuerza la necesidad de volver sobre las prácticas y perspectivas de las mujeres a fin de construir las experiencias dentro de sus ámbitos (Bach, 2010).

En este capítulo se propone analizar la forma que adopta la movilidad femenina en las localidades urbanas en estudio a partir de la reconstrucción de datos extraídos de la encuesta de movilidad EnMoDo 2009-2010. Si bien la encuesta tiene una década de existencia, se trata del último estudio de movilidad publicado de acceso público ya que los posteriores no están publicados aún.

En este caso se optó por llevar a cabo un análisis sobre la movilidad urbana femenina en localidades cabecera de los partidos el corredor sudoeste: San Justo, Monte Grande y Ezeiza, donde coincide la predominancia del nivel socioeconómico medio (de acuerdo con el último Censo de Población, Hogares y Viviendas, INDEC, 2010). Si bien Cañuelas y Lobos corresponden también a localidades cabecera de los partidos del corredor sudoeste, fueron desestimados en este capítulo ya que la encuesta que se tomó como base no registra casos de viajes para dichas ciudades.

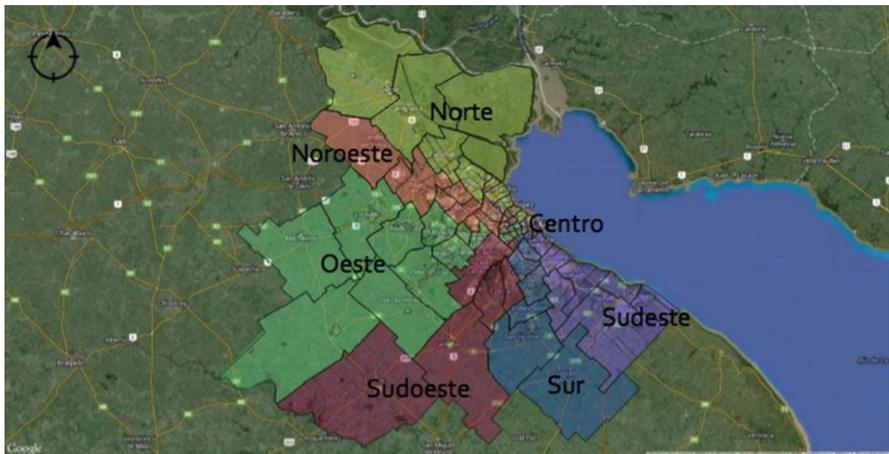


Figura 1. Corredores de transporte RMBA

Fuente: Dmuchowsky, Velazquez, 2016.

En el análisis de la encuesta se trabajó sobre la base de datos 'viajes' para reconstruir los orígenes y destinos, sin embargo, para conocer los motivos de los mismos, se analizó la base 'etapas de viajes' con el fin de evaluar aquellos que tenían origen en las localidades en estudio: San Justo, Monte Grande y Ezeiza. Como cada viaje puede componerse de más de una etapa, se analizó qué participación tenían cada una de las mismas y al encontrar que aproximadamente el 90% de los viajes correspondían a la primera etapa, se reconstruyeron los motivos a partir de ella. A continuación se mostrarán los motivos del 90% de los viajes realizados por mujeres cuyo origen ocurre en estas localidades, que al corresponder a la primera etapa, permitiría inferir que se trata de su lugar de residencia. Al analizar los destinos, se agruparon por partido, y luego por localidad al interior del partido de mayor participación, que coincide con la localidad que se está estudiando. Luego, con la base viajes se reconstruyeron los motivos y elecciones de viajes con orígenes en las localidades estudiadas. Dentro de los motivos, algunos fueron reagrupados como 'recreación', 'social' y 'amigos' y los restantes con una participación menor al 1% fueron descartados.

San Justo

La reconstrucción de los viajes a partir de la primera etapa, muestra que casi el 90% de los mismos tienen lugar dentro del mismo partido (La Matanza), con lo cual a continuación se propondrá un análisis específico para los destinos dentro del mismo partido. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) aparece como segundo destino con una participación menor al 10% y la elección modal predominante es combinación de modos, lo que indicaría que quienes viajan a ese destino lo hacen en varias etapas y haciendo combinación. El destino siguiente es Morón, dentro del corredor oeste, hacia donde la conectividad está garantizada a través del modo colectivo. Los siguientes destinos presentan una participación muy baja (Figura 1).

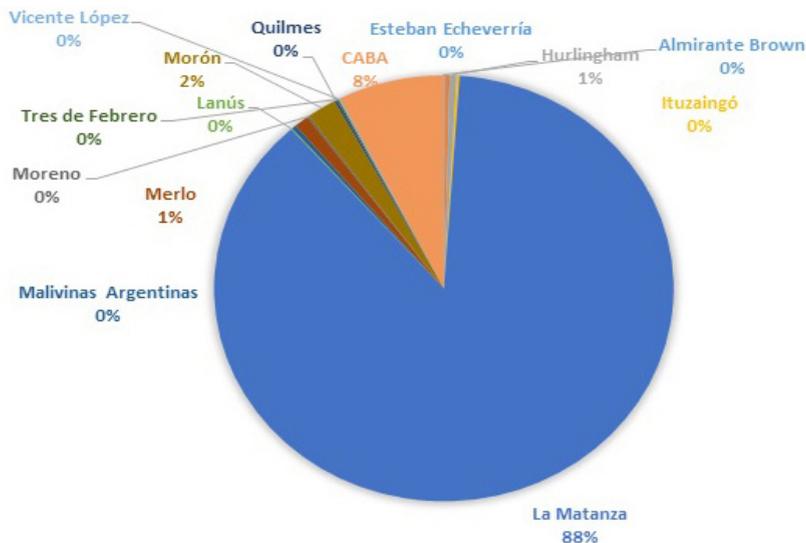


Figura 2. Destino de viajes de las mujeres en San Justo

Fuente: elaboración propia sobre la base de enmdeo 2009/2010.

Al analizar los viajes que tienen como destino localidades en el interior de La Matanza, surge que casi el 50% se producen dentro de San Justo, es decir que, el origen y destino tiene lugar en la misma localidad. Luego se observan Isidro Casanova (7%), La Tablada (5%), y el resto de las localidades presentan una participación menor al 5% (Figura 2).

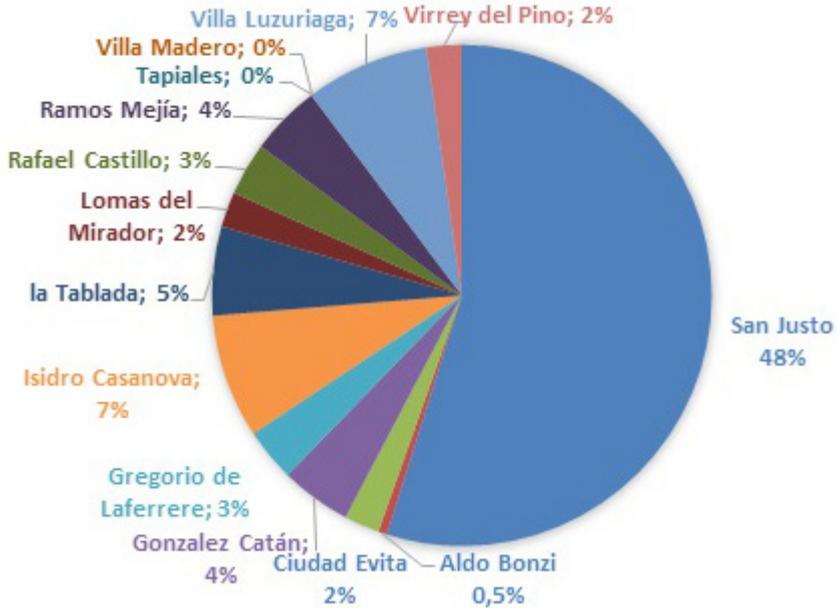


Figura 3. Destinos de viajes desde San Justo en La Matanza

Fuente: elaboración propia sobre la base de enmudo 2009/2010.

Si se estudiaran las elecciones modales de los viajes del principal destino, San Justo, muestra que el 50% de los viajes se realizan en 'colectivo'; en segundo lugar 'a pie'; luego aparece la combinación hacia otros modos; y recién en cuarto lugar, figuran las elecciones privadas (Figura 3).

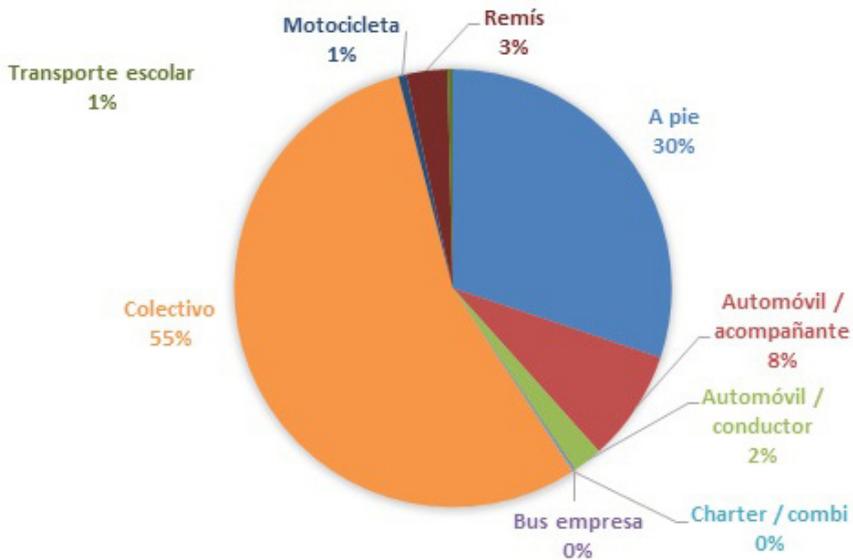


Figura 4. Participación modal viajes dentro de San Justo

Fuente: elaboración propia sobre la base de censo 2009/2010.

Al analizar la distribución modal dentro de la localidad para todos los destinos, se observan datos muy similares a los que se presentaron en el caso de San Justo. Es decir, el 55% de los viajes se realizan en 'colectivo', el 30% 'a pie', el 8% en 'auto acompañante', 3% en 'remís' y el 2% en 'auto conductor', el resto, 'bus empresa', 'charter', 'motocicleta' y 'transporte escolar' tienen una participación de 1% o menos.

Luego de la reconstrucción de los motivos de viajes a partir de la primera etapa, surge que el motivo 'hogar' es la principal elección (56%). Esta situación podría explicarse a partir de que en San Justo se concentra una gran cantidad y diversidad de actividades donde las mujeres podrían desarrollar sus tareas ocupacionales (estudio/trabajo) o no ocupacionales, como acompañamiento de un familiar, compras o trámites personales. Esta ciudad funciona como atractora y generadora de viajes de diversa índole, ya que se trata de la cabecera de partido y alberga establecimientos administrativos, educativos, de salud y una zona comercial con escala de centralidad. En segundo lugar aparece el motivo 'estudio' (12%) y luego 'trabajo' (9%), que podrían corresponder a actividades que las mujeres que viven en San Justo realizan en otras localidades. Luego surge el motivo 'acompañamiento' (7%) por encima de otros motivos como 'compras' (5%), 'recreación' (4%), 'salud' (3%) y 'culto' (1%), lo cual refuerza la idea de que las muje-

res realizan tareas de cuidado y ello insume espacio dentro de la programación de sus actividades (Figura 4).



Figura 5. Motivos de viajes de mujeres con destino San Justo

Fuente: elaboración propia sobre la base de censo 2009/2010.

Monte Grande

En este apartado, siguiendo con la metodología anterior, se reconstruyeron los destinos desde Monte Grande hacia otros partidos del Gran Buenos Aires y se observa que se mantiene la tendencia de las mujeres realizando mayoritariamente sus desplazamientos dentro del mismo municipio donde se encuentra la localidad de origen, en este caso Esteban Echeverría, con más del 80% de participación.

A continuación aparecen los otros destinos con una participación igual o menor al 5%. Lomas de Zamora figura con una incidencia del 5%, hacia donde se puede llegar por modos privados o públicos como el ferrocarril o el autotransporte de pasajeros. Luego figura CABA con un 4%, destino al que podría accederse con los mismos modos que en el caso anterior, ya que la cabecera del ferrocarril Roca se localiza en la Estación Constitución. Siguiendo la misma lógica, figura Almirante Brown con un 3%, hacia donde los desplazamientos podrían realizarse a través del autotransporte de pasajeros. En el mismo orden (3%) figura Ezeiza, donde la conectividad también podría brindarse por ferrocarril o autotransporte de pasajeros. Luego se destacan Lanús (2%) y La Plata (1%), partidos y destinos

hacia los cuales se puede llegar en los modos anteriormente mencionados, incluso realizando un transbordo en la misma línea de ferrocarril. Finalmente, los partidos de General San Martín, La Matanza, Presidente Perón, Quilmes y Pilar presentan una participación muy baja, menor al 1%. Es interesante destacar que los destinos hacia los cuales aparecen viajes están mayoritariamente emplazados en el mismo corredor, en el corredor oeste, noroeste (caso de San Martín), Sur o Sudeste (Quilmes, Presidente Perón). Sin embargo hacia los corredores norte o noroeste no se observan destinos, salvo el caso de Pilar donde los viajes representados tienen muy baja participación.

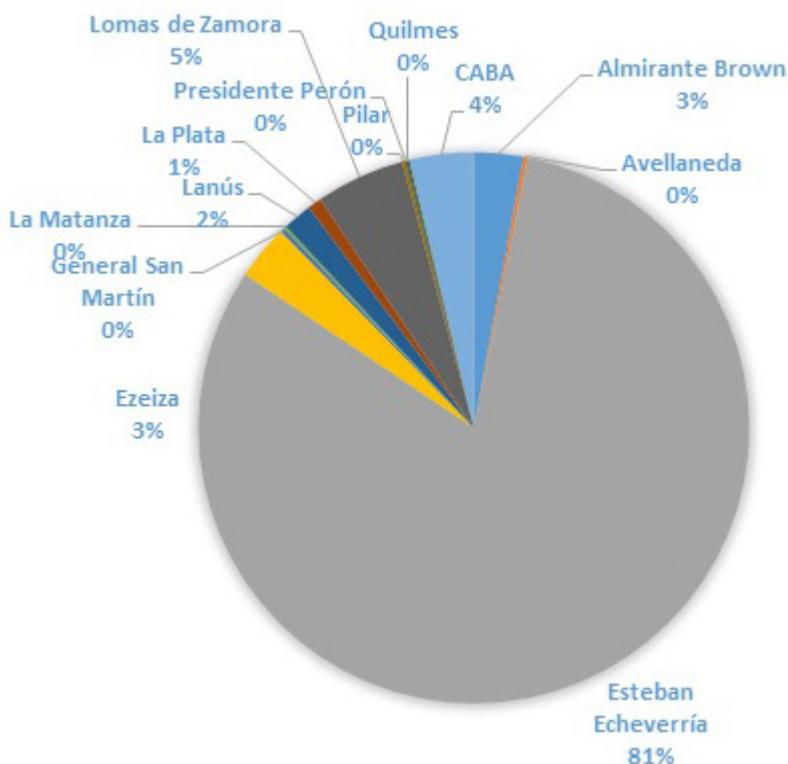


Figura 6. Destinos de viajes con origen en Monte Grande

Fuente: elaboración propia sobre la base de enmodo 2009/2010.

Si el análisis ahora se hiciera hacia el interior del corredor —no se consideró sólo el partido de Esteban Echeverría, ya que aparecerían algunas localidades en partidos lindantes con participación a considerar, como por ejemplo La Unión—, se evidencia que el 60% de los viajes tiene lugar dentro de la misma localidad

de Monte Grande. Esta tendencia refuerza la idea planteada de que los viajes femeninos son principalmente de cercanía, es decir, que el radio de movilidad que desarrollan las mujeres es más acotado en función de diversas variables tales como cercanía a su hogar o donde llevan adelante sus actividades principalmente de cuidado.

En segundo lugar se identifica La Unión con una participación de viajes cercana al 10%. Se trata de una localidad lindante, dentro del partido de Ezeiza. Luego se encuentra la localidad de El Jaguel con una participación apenas menor (8%) dentro del mismo partido, ilustrando la fluida conectividad que se observa entre dichos partidos. A continuación, figuran las localidades con registros de incidencia de viajes menores al 5%, tales como Nueve de Abril (4%), también dentro de Esteban Echeverría hacia donde los movimientos se dirigen en autotransporte público; CABA, con (4%) y donde la conexión se brinda a través de ferrocarril y el autotransporte público de pasajeros, y Ezeiza como cabecera de su partido homónimo (2%). Finalmente, figuran localidades con una participación menor al 1%: Canning (0,55%), Carlos Spegazzini (0,33%), Tristán Suarez (0,25%) (Figura 6).



Figura 7. Destinos de viajes dentro del corredor

Fuente: elaboración propia sobre la base de enmodo 2009/2010.

Al analizar la distribución modal de viajes femeninos cuyo origen se encuentra en Monte Grande, nos encontramos con que la principal elección corresponde al transporte público automotor con una participación de más del 40%. En segundo lugar, figura la elección 'a pie', con una incidencia superior al 30%. Recién en tercer lugar figura el empleo de los modos privados, y se observa que 'acompañantes' es la elección que sobresale entre las mujeres con valores que apenas superan el 10%. A continuación, se incorpora un modo semi-público, que es el 'remís' con una participación en torno al 5%. Las demás elecciones modales tienen una participación menor al 5%: 'auto conductor' (4%), 'bicicleta' (3%), 'ferrocarril' (2%), y 'transporte escolar' (2%). Los siguientes muestran una participación inferior al 1%: 'Bus empresa' (0,5%), 'motocicleta' (0,3%), 'chárter / combi' (0,2%). Ahora bien, si se agruparan los modos en grandes grupos tales como movilidad pública o semi-pública, activa y privada, encontraríamos que el primer caso representa el 44%, en el segundo caso el 33% y el tercero el 22%. De modo tal que, en este corredor, la movilidad femenina sigue los patrones generales planteados, donde para este sector de la RMBA, las elecciones modales públicas priman por sobre las otras categorías, en segundo lugar aparece la activa, relegando a un tercer lugar los modos privados (Figura 7).

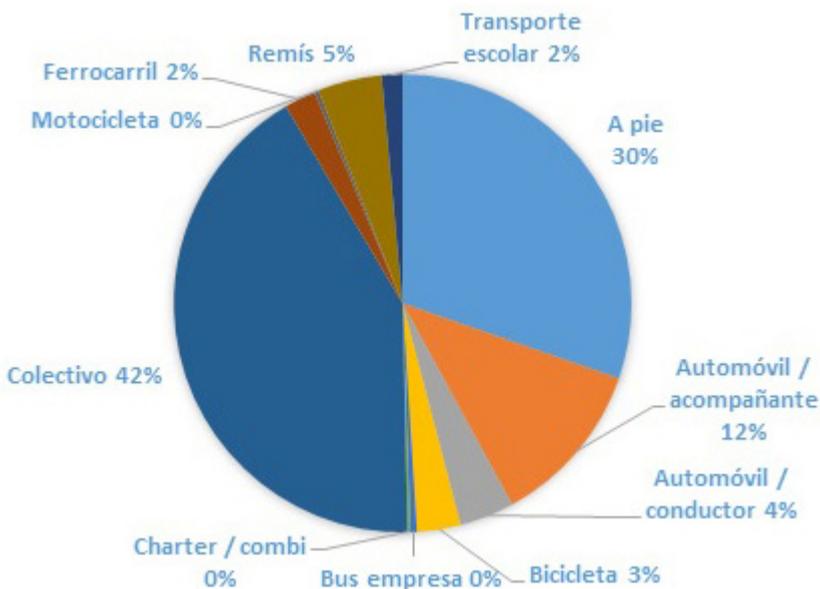


Figura 8. Distribución modal de viajes en Monte Grande

Fuente: elaboración propia sobre la base de censo 2009/2010.

Al analizar los motivos de viajes de las mujeres desde Monte Grande, encontramos en primer lugar el 'hogar', cercano al 50%. Esto se explicaría al considerar que Monte Grande es cabecera de partido y allí se emplaza la estación de ferrocarril, que funciona como un nodo atractor y generador de viajes y como nodo de trasbordo. Las dinámicas que allí se observan son similares a las que se mencionaron en el caso de San Justo: se encuentra la municipalidad, distintas dependencias municipales y organismos públicos; así como equipamiento administrativo en general, un centro comercial y un nodo articulador entre distintos modos de transporte para efectuar trasbordos.

En segundo lugar aparece el motivo 'estudio' con valores cercanos al 20%, es decir que se trata de viajes de cercanía ya que al analizar el origen y destinos de viajes con dicho motivo, la mayoría de los mismos tienen lugar en la misma localidad.

A continuación se observan los motivos 'trabajo' (11%) y 'acompañamiento' (10%). Los vinculados a 'compras' y 'personal' tienen una participación del 6%, lo cual indicaría que los motivos de cuidado tienen la misma importancia-participación que otros, equiparándose a los ocupacionales. Finalmente, se observan otros motivos con una participación inferior al 3%, tales como 'recreación', 'social' o 'visita a un familiar' (3%) y 'culto', que no tiene incidencia por su nula participación (0%) (Figura 8).

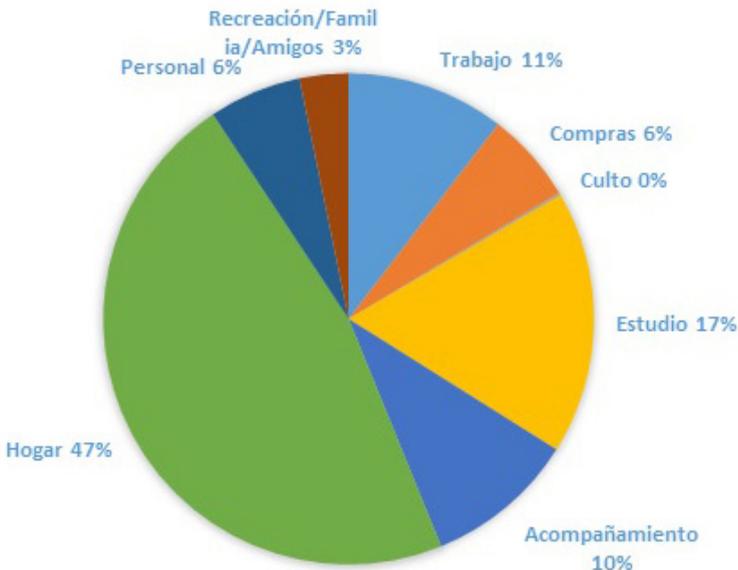


Figura 9. Motivos de viajes de mujeres en Monte Grande

Fuente: elaboración propia en base a censo 2009/2010.

Ezeiza

En el caso de Ezeiza, al analizar los destinos de viajes de las mujeres que viven en dicha ciudad encontramos que, al igual que en los casos anteriores, la mayoría de los desplazamientos se realizan dentro del mismo partido, alcanzando el 63%. En segundo lugar, se identifica la CABA con una participación del 14%, a la cual es posible llegar por diversos modos privados o públicos como automóvil, chárter, ferrocarril o auto-transporte público de pasajeros. Luego figura Esteban Echeverría con un porcentaje que supera el 10%, partido con el cual mantiene una gran vinculación entre localidades, ya que las mismas aparecen como destinos importantes para las localidades cabeceras de cada partido respectivamente, y se vinculan a través de transporte público, ferrocarril o líneas de autotransporte. A continuación aparecen otros destinos con una participación menor al 5%: Lomas de Zamora (4%), Almirante Brown (3%), Avellaneda (2%), Berazategui (1%) y La Matanza (1%). Finalmente están los destinos con una incidencia en los destinos menor al 1%: Cañuelas, Tres de Febrero, La Plata, Merlo y Presidente Perón. En este caso vuelve a reiterarse la tendencia que habíamos marcado en el apartado anterior: por fuera de Ezeiza, Esteban Echeverría y CABA —que corresponden a los tres primeros destinos en el mismo corredor y al área central—, los destinos siguientes se emplazan en los corredores sur, sudoeste y oeste. No se registran destinos en los corredores norte o noreste, hacia donde la conectividad brindada por la cobertura es menor (Figuras 9 y 10).

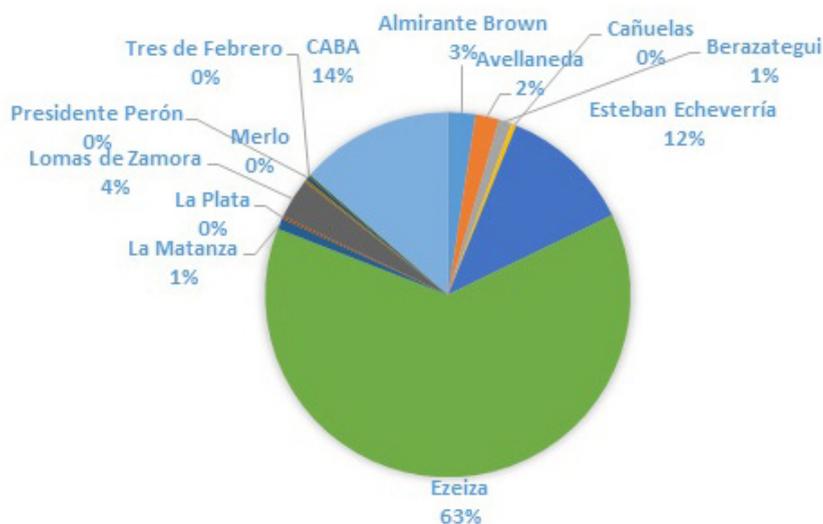


Figura 10. Destinos de viajes de mujeres con origen en Ezeiza

Fuente: elaboración propia sobre la base de censo 2009/2010.

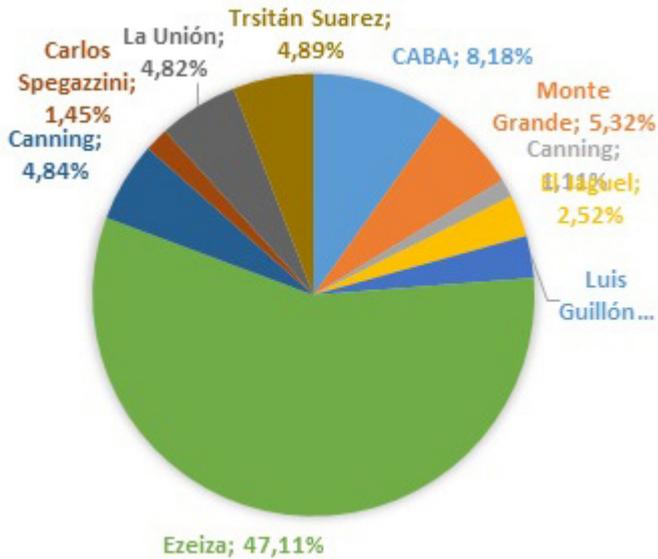


Figura 11. Destinos de viajes en el corredor sudoeste

Fuente: elaboración propia sobre la base de censo 2009/2010.

Al emprender un análisis de los destinos al interior del corredor tal como sucedió en el caso anterior, se estudian las localidades del partido que aparece como destino principal. Sin embargo, es necesario contemplar también destinos dentro de otros partidos lindantes como Esteban Echeverría, ya que la vinculación es muy estrecha entre los mismos (por ejemplo, el principal destino de dicho partido es Ezeiza con una participación cercana al 50%).

En segundo lugar aparece CABA con una participación cercana al 10%, hacia donde es posible brindar la conectividad a través de diversos modos; en tercer lugar, Monte Grande (5%), a la cual se puede llegar por modos varios. También con una participación cercana al 5% se destacan Canning —en el sector correspondiente al partido de Ezeiza—, La Unión y Tristán. Es decir que la vinculación entre Ezeiza y otras localidades es igual de importante en el caso de ciudades que se encuentren en el mismo partido como en el partido de Esteban Echeverría, mostrando una vinculación muy estrecha entre ambos partidos. Los destinos restantes se presentan con una participación inferior al 5%: El Jaguel (3%), Luis Guillón (3%), Canning (Esteban Echeverría) (1%) y Carlos Spegazzini (1%).

Cuando se analiza la distribución modal se observa que el empleo de los modos 'autotransporte de pasajeros' y 'a pie' están equiparados con una participación del 26%, cuando en los casos anteriores observábamos que en primer

lugar siempre aparecía el 'transporte colectivo', con una participación más elevada a los modos activos que surgían a continuación. En segundo lugar con un 17% se destaca otro modo activo, que es el empleo de la bicicleta. Esto es destacable, ya que en los otros casos observaba un participación mucho menor o sin representatividad, como en el caso de San Justo. En tercer lugar aparece el modo privado 'auto acompañante' (10%), con una tendencia que se mantiene en relación a las dos localidades estudiadas anteriormente. A continuación figura el 'remís' con una participación del 8%. Situación que también se reitera en los otros casos, ya que en las localidades del Gran Buenos Aires se ha transformado en un modo de realizar viajes ampliamente difundido. Finalmente, los modos que completan la distribución tienen una participación menor al 5% y corresponden a modos privados, exceptuando el ferrocarril y el taxi: 'auto conductor' (4%), 'charter' (2%), 'motocicleta' (2%), 'ferrocarril' (2%), 'taxi' (2%), 'bus empresa' (1%) y 'transporte escolar' (1%) (Figura 11).

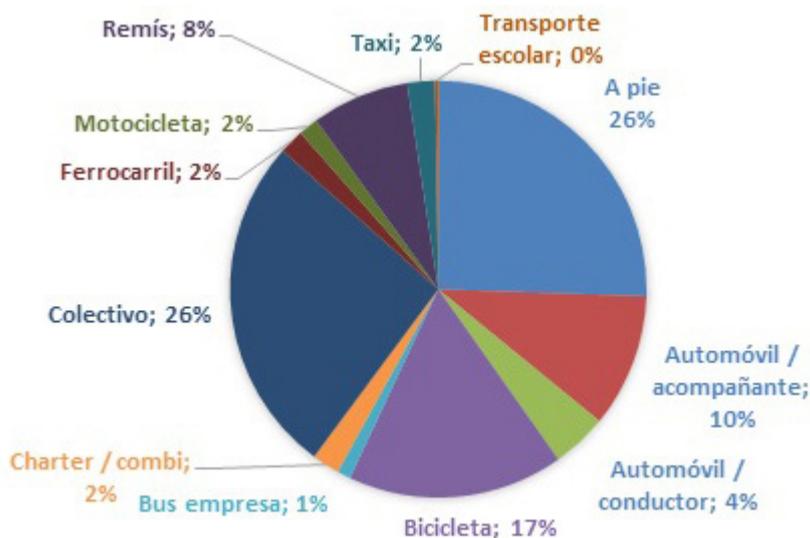


Figura 12. Distribución Modal en Ezeiza

Fuente: elaboración propia sobre la base de enmodo 2009/2010.

Al analizar los motivos de los viajes, encontramos en primer lugar el 'hogar' (en torno al 40%), lo cual se condice con el hecho de que se trata de la localidad cabecera de partido. Allí se emplazan nodos atractores y generadores de viajes tales como equipamientos administrativos, gubernamentales, de salud, educación, y una zona comercial densa donde se desarrollan múltiples actividades

y puestos de trabajo de diversas ramas desde donde se desplazan las mujeres hacia sus residencias.

En segundo lugar se observa el motivo 'trabajo' (21%). Al tratarse de la primera etapa de viaje, suponemos que las mujeres que viven en Ezeiza se desplazan desde esa localidad hacia otros destinos en el interior de la misma localidad o lugares cercanos. Luego se identifica el motivo 'acompañamiento' (11%), lo cual también tiene su explicación en los roles sociales que se les asignan a las mujeres en su carácter de cuidadoras o responsables de actividades de cuidados varias. Apenas por debajo aparece el motivo recreación o social (9%), casi equiparado al motivo anterior relativo a tareas de cuidado y en coincidencia con la tendencia del caso anterior. En el mismo nivel encontramos el motivo estudio, que permite suponer que las mujeres que viven en Ezeiza se desplazan por este motivo también dentro de la misma localidad. Finalmente se observan otros con participación igual o menor al 5%: 'compras' (5%), 'personal' (4%) y 'salud' (2%),

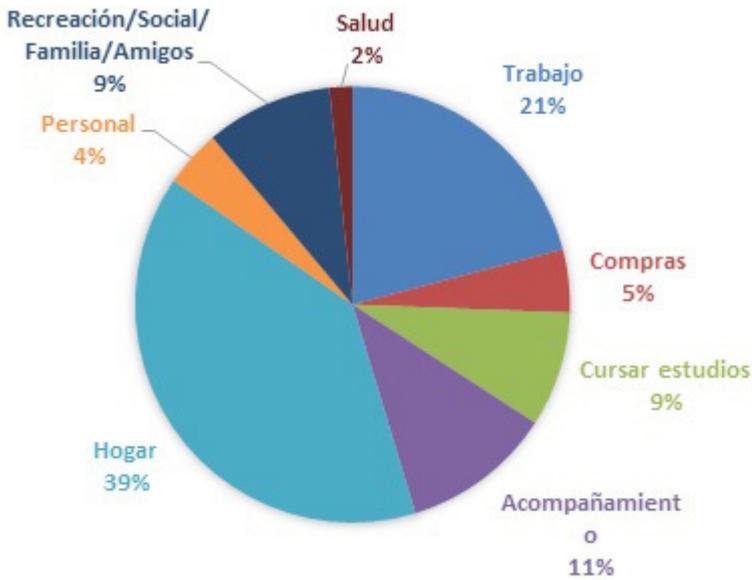


Figura 13. Motivos de viajes de mujeres con origen en Ezeiza

Fuente: elaboración propia sobre la base de enmudo 2009/2010.

Conclusiones

En este trabajo se propuso analizar la movilidad en los municipios que forman parte del corredor sudoeste desde una perspectiva de género. Para ello se procedió al análisis de las encuestas de movilidad EnMoDo 2009- 2010 segregadas por género, y se llevó a cabo una recopilación de datos de los principales núcleos urbanos cabecera de partidos: San Justo, Monte Grande y Ezeiza, con el propósito de caracterizar los patrones de movilidad de las mujeres.

En ese sentido, las elecciones modales de las mujeres en los tres casos se caracterizan por privilegiar el uso de modos públicos y activos en detrimento de los privados: en San Justo la elección 'colectivo' representa el 50% y 'a pie' el 30%; en Monte Grande el 'colectivo' 42% y 'a pie' 30% también y en Ezeiza están igualados en un 26% y se resalta la elevada participación del modo 'bicicleta' con un 17%. En todos los casos el modo privado aparece recién en tercer lugar, los modos 'acompañante' con un 10% y 'auto conductoras' menos del 5%.

En relación a los destinos de los viajes, también coincide que los principales se encuentran en el mismo municipio y en la misma localidad de origen: en San Justo el 50% de los viajes son desde y hacia San Justo; en Monte Grande, los viajes con origen y destino allí corresponden al 70%; y en Ezeiza se observa la misma tendencia con una representación del 50% de viajes desde y hacia la misma localidad. Sin embargo, es preciso realizar una aclaración, los viajes desde San Justo se realizan principalmente hacia localidades de La Matanza, mientras que en el caso de Monte Grande y Ezeiza, se consideraron otras localidades dentro del mismo corredor, no sólo el partido de la localidad de origen. Entre los principales destinos aparecían localidades lindantes en otros partidos que presentaba una alta vinculación, entre otras razones porque se trata de ciudades que pertenecían al mismo partido antes de la subdivisión.

El motivo 'hogar' aparece siempre en primer lugar, situación que se ha explicado a partir del rol funcional que cumplen estas localidades como atractoras y generadoras de viajes para cumplir con actividades ocupacionales y no ocupacionales como compras o asuntos personales. Los motivos de cuidado presentan una alta participación en los viajes, reproduciendo así los roles socialmente asignados a las mujeres en sus actividades diarias.

Lo expuesto nos permite reforzar una hipótesis ya planteada en artículos anteriores: las mujeres se mueven en radios cortos, en el interior de los municipios o hacia municipios lindantes empleando modos públicos y activos principalmente ya que entre sus motivos principales continúa apareciendo el cuidado. Dentro de esta tendencia es destacable que en uno de los casos, la movilidad se da en el mismo municipio principalmente y en los otros dos casos entre locali-

dades de municipios lindantes, donde las prácticas funcionales de movilidad se mantienen o trascienden los ordenamientos administrativos.

A partir de lo anterior, se intentó aportar al conocimiento de las deficiencias de los sistemas de movilidad en las ciudades y las demandas de las mujeres con el propósito de elaborar recomendaciones de lineamientos, estrategias y acciones a fin de balancear la brecha de género en los ámbitos disciplinares del urbanismo y colaborar en la planificación de una movilidad más inclusiva.

Se plantea la necesidad y urgencia de proponer mejoras en los espacios públicos de circulación, con iluminación e infraestructura adecuada para la movilidad peatonal integral y accesible; mejoras en los espacios de espera a través de la colocación de refugios e infraestructura segura, confortable, iluminada y con señalización adecuada a todas las personas; jerarquización vial para la circulación de modos públicos, privados, cargas y logística; identificación de vías donde sea posible la incorporación de infraestructuras adecuadas a la movilidad activa en bicicleta, a través de ciclovías o biciesendas, a fin de brindar oferta a la necesidad de movilidad de las mujeres en vistas a intentar ciudades más democráticas.

Bibliografía

- Bach, A. (2010). *Las voces de la experiencia. El viraje de la filosofía feminista*. Buenos Aires, Argentina: Biblos.
- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (julio de 2018). ¿Patrón de género? un análisis comparado de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas. En *Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Medellín, Colombia.
- Jirón, P. (2017). "Género". En Jirón, Zunino, Giucci (Comp.), *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 73-80). Buenos Aires: Biblos.
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Transporte y Territorio*, 16, 1-8.
- Ministerio de Transporte de la Nación Argentina- Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas. *Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, PTUMA. Recuperado de: <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/>

